

François Maury

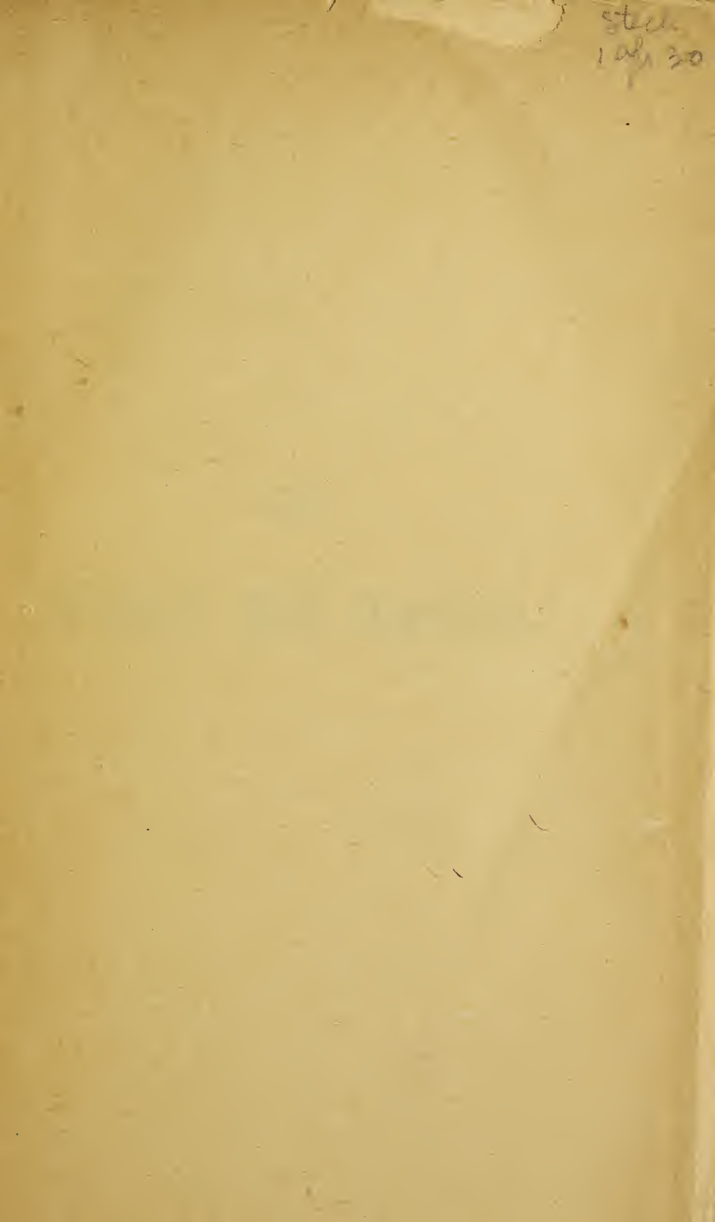
Le Port de Paris

Ouvrage couronné par l'Institut.

TROISIÈME ÉDITION ENTIÈREMENT REFONDUE

Paris, Librairie FÉLIX ALCAN.





LE

PORT DE PARIS

DU MÊME AUTEUR

Anvers autrefois et aujourd'hui (Étude sur le développement historique et la prospérité présente du Port), Félix Alcan, éditeur, 1903. *Épuisé.*

Figures et Aspects de Paris. — Librairie académique, Perrin et Cie, 1910.

LE
PORT DE PARIS

PAR

FRANÇOIS MAURY

Ouvrage couronné par l'Institut

TROISIÈME ÉDITION ENTIÈREMENT REFONDUE

PARIS

LIBRAIRIE FÉLIX ALCAN

MAISONS FÉLIX ALCAN ET GUILLAUMIN RÉUNIES

108, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 108

—

1911

AVANT-PROPOS

A quel écrivain, frappé de la surabondance des publications contemporaines et de la difficulté de se faire entendre, dans cette confusion, n'est-il advenu de constater « l'inutilité d'écrire »? Force est cependant de reconnaître qu'au moins dans l'ordre économique, l'expression de quelques idées claires, sans recherche d'originalité, dégagées simplement d'un examen consciencieux de la réalité, n'est pas sans conséquences.

Lorsque, voici sept à huit ans, nous préparions la première édition de cette étude, nous fûmes étonné du discrédit, de l'oubli, où paraissait tombé le port de Paris. On ne lui accordait qu'un rôle médiocre — et récent. Le chef, très

distingué, d'un service public de navigation ne nous affirmait-il pas que ce port était une création des lois Freycinet de 1878-1879? Il oubliait un fait : son approvisionnement, sa prospérité, son administration municipale (la prévôté des marchands) et jusqu'à ses armoiries, la capitale les tint, aux siècles anciens, du trafic de l'eau!

Ce petit livre, qui avait le mérite d'être le premier à aborder dans son ensemble ce vaste sujet, attira sur notre grand port intérieur l'attention bienveillante des économistes. D'excellents articles, mémoires, etc., ont été publiés depuis lors sur l'outillage et le commerce fluvial de la métropole. Des vœux ont été émis par des corps autorisés, réclamant divers moyens de progrès. Des événements fortuits — inondations, grève des chemins de fer — ayant en outre obligé l'esprit public à considérer les voies navigables et leur mission, le port de Paris se trouve à l'ordre du jour.

Soucieux d'être utile, plutôt que de paraître érudit, nous avons, dans cette nouvelle édition, beaucoup écourté l'historique de ce port et développé le plus possible l'étude de sa situa-

tion et de ses exigences présentes. Unification indispensable des services administratifs, agrandissement, outillage, raccordements, voie mixte ouverte au transit de l'Est, améliorations de toute sorte..., ces diverses questions font l'objet, dans les pages qui suivent, d'exposés explicites.

Ce livre cursif n'a aucune prétention à un caractère scientifique : il se propose simplement de préciser les vues de l'opinion éclairée sur le rôle et l'avenir de cette institution considérable : le port de Paris, le premier de France.

Nous entendons par « port de Paris » l'ensemble des ports du département de la Seine (dont la liste est page 287), plus Bas-Meudon, Sèvres, Saint-Cloud (S.-et-O.). Ils forment en effet une véritable unité économique.

Deux statistiques principales indiquent le mouvement de ce port : l'une, dressée par l'Inspection de la navigation, publiée dans l'Annuaire statistique de Paris, est relative au port ainsi délimité, c'est-à-dire largo sensu ; *l'autre, faite par les services techniques d'ingénieurs, insérée dans la Statistique de la navigation intérieure, ne concerne que les ports* intra muros, *et ceux du canal Saint-Denis : Stains, Aubervilliers, Saint-Denis (Seine). Toutes deux doivent être consultées avec un soin extrême ; car elles prêtent aisément à de graves confusions.*

*Les lecteurs désireux de connaître l'*historique *détaillé*

du port au XIXe siècle voudront bien se reporter à notre seconde édition (in-16, 1904) *ou à notre première édition* (in-8°, 1903)

Ceux qui s'intéressent particulièrement à la question des inondations *la trouveront traitée aux chapitres* : premier §2. *Les irrégularités du régime du fleuve*); cinquième (§3. *Les projets d'amélioration et d'agrandissement*); et huitième (§2. *Le Transit de l'Est*). *Voir aussi notre Bibliographie*, § 7.

LE
PORT DE PARIS

CHAPITRE PREMIER

LA SEINE ET LE PORT DE PARIS

I. — *Le Bassin parisien et la Seine.*
II. — *Les Irrégularités du Régime du Fleuve.*
1° Les crues : Leur mécanisme. — Leur historique. — L'inondation de 1910. — Les moyens d'atténuation.
2° Les gels et débâcles.
3° Les basses eaux. Mouillages actuels en Seine.
III. — *L'Apparition du trafic fluvial.*
1° L'ère gallo-romaine.
2° Le monopole du port au moyen âge.
3° Le déclin sous la Révolution.

I

LE BASSIN PARISIEN ET LA SEINE

Paris se trouve au centre d'une vaste dépression d'altitude très faible (25 m.), justement dénommée « le bassin parisien ». Tout autour de lui, le sol s'élève en lignes concentriques d'anciennes falaises

ou de collines, que l'on a maintes fois utilisées pour sa défense militaire. Il est donc comme un point de « concentration hydrographique». Il était par là prédestiné à devenir un centre de navigation intérieure.

Le grand collecteur de son bassin, la Seine, reçoit, avant de passer sous ses murs, plusieurs rivières, la Marne, le Loing, l'Yonne et l'Aube, venues du nord-est, du sud-est et de l'est. Il est grossi en aval d'un autre affluent, qui descend du nord, l'Oise.

L'aire baignée par ces cours d'eau ne comprend aucun massif montagneux vraiment élevé, sinon le Morvan qui n'excède point 902 m. d'altitude, et d'où jaillit l'Yonne (850 m. à sa source). L'Aube naît à la hauteur de 520 m., la Haute-Seine à 400 m., la Marne à 350 m.

Le sol est presque partout perméable, et dans une forte proportion recouvert de bois. Seuls, la région supérieure de l'Yonne et le Gâtinais sont imperméables. Toutefois, la plaine de la Brie se sature aisément. Elle se déverse dans des ruisseaux, le Grand Morin, le Petit Morin et le Surmelin, qui jettent dans la Marne des masses d'eau fort variables [1].

De ces conditions naturelles, il résulte que la Seine, préservée de grandes fontes de neiges et de l'afflux immédiat des eaux de pluie, possède un régime assez stable et assez régulier.

Médiocre de longueur (705 kil.) et de débit (150 mc.

1. Belgrand évaluait à 59 200 kc. la partie imperméable du bassin de la Seine, à 19 390 kc. la partie perméable. Cf. *La Seine*, 1869, p. 124.

par seconde en moyenne), elle présente une faible pente et une allure peu rapide — ce qui la rend éminemment navigable. Elle s'est assagie au cours des siècles. Car, au temps préhistorique, elle formait un fleuve formidable, enserrant dans ses bras tout l'emplacement du Paris actuel — l'un d'eux coulant au pied des collines de Montmartre et Chaillot — et le couvrant aux grosses eaux.

II

LES IRRÉGULARITÉS DU RÉGIME DU FLEUVE

Jusqu'au milieu du siècle dernier, aucun obstacle n'était mis, par l'art de l'ingénieur, aux variations de la Seine. Et l'on décrivait ainsi la succession et la durée de ses phases, dans le cours d'une année : « La Seine a cinq états de navigation, partageant à peu près l'année par dixièmes, dont un appartient aux hautes eaux, un autre à l'étiage [niveau le plus bas]; et les huit autres aux basses, moyennes et bonnes eaux ; la navigation est à peu près interrompue pendant le premier et le dernier dixième, et difficile et coûteuse pendant trois ou quatre des autres dixièmes [1].» Conséquence : une bonne moitié de l'année était, avant tous ouvrages en Seine, fort propice à la batellerie.

1° **Les Crues.** — De ces alternatives, la plus redou-

1. *Du canal maritime de Rouen à Paris*, E. Flachat, 1829, p. 74.

table demeure toujours : c'est la formation des crues.

Le bassin de la Seine est assez étendu pour n'être point livré habituellement, sur sa surface entière, aux mêmes intempéries. Les pluies du massif du Morvan, d'où provient l'Yonne, assez fréquentes en raison de son élévation, ne coïncident guère avec celles du plateau de Langres, d'où découle la Marne. Traverse-t-on une période d'intempéries générales, le sous-sol perméable et les nombreuses forêts absorbent la plus grande part des pluies. Le mauvais temps persiste-t-il de façon anormale, les rivières grossissent; mais il est rare que leurs crues confluent sous Paris.

La Brie toute voisine, et, comme nous l'avons vu, vite saturée, le Gâtinais, étanche et assez proche, écoulent leurs eaux à travers la capitale trente-six heures environ après leur formation : l'une par le Grand-Morin (l'affluent de la Marne) et l'autre par le Loing. L'Yonne, dont nous avons dit le haut bassin montueux et imperméable, jette un flot torrentiel à Paris trois jours après son passage à Joigny. Mais les crues de la Haute-Seine, atténuées par des prairies où elles s'épanchent, ne sont sensibles à Paris que sept jours après s'être manifestées à Gommeville. De même pour celles de l'Aube. Enfin le flot de la Marne, le plus long affluent de la Seine, met huit jours pour accourir de Saint-Dizier (370 kil.). Ainsi ces crues ont des effets compensateurs : elles entretiennent en Basse-Seine de fortes eaux, sans inondation.

Il arrive cependant que, par suite de phénomènes météorologiques prolongés ou répétés, des crues

consécutives se produisent sur chaque rivière, et qu'ainsi elles se heurtent et forment masse sous Paris : un débordement est inévitable. De telles conditions ne se réalisent point en été. Et Belgrand a pu énoncer « cette grande loi naturelle, d'après laquelle la Seine, à Paris, n'éprouve des crues tout à fait extraordinaires que pendant les mois d'hiver ».

Les inondations ont été fréquentes, de décembre à mars, dans le passé. L'histoire en est connue. Voici plus d'un demi-siècle qu'elle a été contée, dans le détail, par un historien consciencieux, M. Maurice Champion. Dès l'an 585, Grégoire de Tours relate des sinistres causés à Paris par le fleuve en courroux. En 886, les grosses eaux font sombrer maintes barques d'envahisseurs normands. Depuis le XII[e] siècle, l'énumération nous a été transmise, complète, des multiples ravages, écroulements, naufrages, noyades, famines, épidémies, provoqués par les eaux envahissant la capitale.

Dans le seul espace de cent trente-six ans (1732-1868), Belgrand a relevé trente-huit crues, ayant dépassé la hauteur de 5 m. 21 à l'échelle du pont de la Tournelle.

Les inondations les plus terribles survenues dans les temps modernes furent celles de février 1658 (8 m. 81), décembre 1740 (7 m. 90) et janvier 1802 (7 m. 45). A ces dates une grande partie de la capitale fut submergée : tous les quartiers riverains du fleuve et les faubourgs ou dépendances situés au bas des collines de Montmartre et Chaillot (quartiers ac-

tuels de la Bastille, la Grange-Batelière, Saint-Lazare, le Roule), proche l'emplacement de l'ancien bras du fleuve, marqué jusqu'en 1740 par un grand égout à ciel ouvert [1]. Les alentours de la ville étaient également recouverts par les eaux. Ces trois grandes crues furent étudiées par des ingénieurs ou savants contemporains, qui ont laissé, sur leurs causes et leurs effets, des mémoires de haut intérêt.

Contre ces désastres, l'autorité royale et la vigilance municipale ne cessèrent de prendre des mesures, qui devinrent assez importantes dès Philippe le Bel : exhaussement du sol de la capitale; construction de quais qui, peu à peu, par l'effort des générations, enfermèrent le fleuve dans la haute gaine de pierre où il coule actuellement, etc. Mais cette défense nécessaire n'alla point sans accroître la force des flots, refoulés dans un étroit défilé.

On l'a constaté lors de la crue si grave de janvier 1910 (8 m. 42), où les eaux, ainsi resserrées, s'élevèrent en plusieurs endroits au-dessus de leurs digues, quand elles ne s'infiltraient pas par-dessous. Les quartiers envahis par elles furent les mêmes qu'aux grandes inondations précédentes, quoique sur une aire sensiblement moins vaste. Nombre de

1. Cet égout, ou ruisseau de Ménilmontant, long de plus de six kilomètres, et qui se jetait en Seine sous Chaillot, fut endigué (1740) par Turgot, qui autorisa les habitants à le couvrir. C'est alors que commencèrent à s'édifier les quartiers de Montmartre, Chaussée d'Antin, Madeleine, Champs-Élysées. Cf. Belgrand, *Les travaux souterrains de Paris*, t. V. *Les égouts et les vidanges* (1887).

Maury, François.

Le port de Paris, par François Maury ... 3. éd. entièrement refondue. Paris, F. Alcan, 1911.

viii, 307 p. incl. plan, tables. 19cm.

"Sources": p. [292]-300.

1. Paris—Harbor. 2. Paris—Comm. 3. Seine River.

Paris--Harbors

Maury, François.

Le port de Paris, par François Maury ... 3. éd. entièrement refondue. Paris, F. Alcan, 1911.

viii, 307 p. incl. plan, tables. 19cm.

"Sources": p. [292]-300.

1. Paris—Harbor. 2. Paris—Comm. 3. Seine River.

Paris--Commerce

Maury, François.

Le port de Paris, par François Maury ... 3. éd. entièrement refondue. Paris, F. Alcan, 1911.

viii, 307 p. incl. plan, tables. 19cm.

"Sources": p. [292]-300.

1. Paris—Harbor. 2. Paris—Comm. 3. Seine River.

Seine River

Maury, François.

Le port de Paris, par François Maury ... 3. éd. entièrement refondue. Paris, F. Alcan, 1911.

viii, 307 p. incl. plan, tables. 19cm.

"Sources": p. [292]-300.

1. Paris—Harbor. 2. Paris—Comm. 3. Seine River.

11-19624

Maury, François.

Le port de Paris, par François Maury ... 3. éd. entièrement refondue. Paris, F. Alcan, 1911.

viii, 307 p. incl. plan, tables. 19^{cm}.

"Sources": p. ⌊292⌋–300.

1. Paris—Harbor. 2. Paris—Comm. 3. Seine River.

11–19624

C



Paris--Commerce
Paris--Harbors

quais, île Saint-Louis, Tuileries, restèrent à sec, de même que le faubourg de la Bastille. Toutefois les dommages ne se limitèrent point aux zones atteintes par les débordements et les infiltrations. Ils s'étendirent à la ville entière : par l'arrêt de maints services publics, Métropolitain, électricité, gaz, ascenseurs et appareils actionnés au moyen de la force hydraulique ou de l'air comprimé : les usines productrices, riveraines du fleuve, les lignes souterraines se trouvèrent en effet plus ou moins englouties. Les Parisiens eurent l'impression que, les intempéries persistant, les égouts finissant par céder sous le reflux des eaux, un désastre sans égal pouvait ruiner la métropole. — En banlieue, les dégâts furent, tant en amont qu'en aval, et à cause même du développement industriel, considérables.

Cette crue avait les mêmes causes que les précédentes. Le président de la Commission officielle instituée pour en déterminer les conséquences, le savant ingénieur A. Picard, les résume ainsi :

« Suivant la terminologie de M. Belgrand, le point de ruissellement des terrains imperméables et le point de saturation des terrains perméables étaient, presque partout, à peu près atteints vers le 1er novembre. Aussi les pluies du 28 novembre au 9 décembre et du 15 au 31 décembre déterminèrent-elles des montées assez sensibles. La décroissance s'accentuait à peine, quand de nouvelles chutes commencèrent le 9 janvier 1910. Du 18 au 21, durant quatre jours consécutifs, les nuages déversèrent de véri-

tables torrents d'eau, qui provoquèrent une crue extraordinaire et subite de l'Yonne, du Loing et du Grand-Morin; Paris devait en subir le contre-coup dans un délai d'un jour et demi à quatre jours au plus; le niveau s'éleva rapidement à Montereau et dans la capitale. En même temps, la Haute-Seine et la Marne grossissaient beaucoup ; mais leurs flots, à propagation plus lente, ne pouvaient parvenir à Paris que les 27 et 28. Malheureusement les pluies reprirent, compliquées d'une fonte des neiges, le 24 et le 25 janvier; de là une recrudescence de l'Yonne supérieure, du Loing et du Grand-Morin, un arrêt dans la baisse de l'Yonne à Sens, un relèvement des niveaux à Montereau, à Melun et à Chalifert. L'influence néfaste de la nouvelle période pluvieuse, se superposant à celle de la série du 18 au 21, eut pour conséquence fatale le véritable désastre du 28.

« En définitive, la crue de 1910, facilitée par le caractère pluvieux de la précédente saison chaude, a dû son extrême intensité dans la région parisienne à la coïncidence de l'arrivée des flots maxima de la Marne et de la Haute-Seine, avec celle d'une seconde crue dans le bassin de l'Yonne[1]. »

Mais si les causes et les effets des débordements de la Seine sont parfaitement connus, à tel point que, depuis un demi-siècle, fonctionne un service d'annonce des crues, qui indique l'imminence des

1. Ministère de l'Intérieur et des Cultes, Commission des inondations, *Rapports et Documents divers* (1910): *Rapport général*, p. XXVIII.

grosses eaux, les précautions à prendre, et guide utilement la navigation, — les moyens de les prévenir n'ont pas été découverts. Il en existe théoriquement : ainsi la rétention et l'évaporation des eaux de pluie par le reboisement ; l'emmagasinement de ces eaux, aux points élevés, en d'immenses réservoirs, tel celui des Settons, sur la Cure, affluent de l'Yonne : leur rétention dans les vallées par des barrages; leur écoulement dans le sous-sol par des puits absorbants. Mais, après étude approfondie, ces différents systèmes ont été jusqu'ici déclarés inapplicables ou inefficaces, sinon même nuisibles, dans le bassin de la Seine [1].

La Commission de 1910 a conclu à des travaux propres à protéger les berges parisiennes et à faciliter l'écoulement rapide des eaux. Elle préconise en outre une dérivation de la Marne jusqu'à la Briche, qui détournerait une partie appréciable du flot passant actuellement sous Paris. Ces mesures se rattachent à l'extension et à l'amélioration des voies navigables et du port. Nous les examinerons ultérieurement.

2° **Les Gels et Débâcles.** — Plus redoutables encore sont les crues qui coïncident avec des froids excessifs : car le fleuve, se congelant, se précipite ensuite en furieuses débâcles, qui sèment sur leur passage la dévastation et l'épouvante.

Ces effroyables accidents, pour rares qu'ils soient

1. Leur rejet, toutefois, n'est pas absolu. Cf. p. 272.

dans les parages de la capitale, sont cependant survenus à diverses reprises au cours des siècles. En 1407, une violente débâcle emporte le Petit Pont et le Pont Saint-Michel, et fait écrouler quatorze boutiques. Quelques années après, narrent Félibien et Lobineau, le gel des eaux permet aux carnassiers d'entrer jusque dans Paris : et l'on doit requérir des chasseurs pour les refouler! En janvier 1616, ce sont des bateaux chargés, qui sont arrachés par les glaces, avec les anneaux de fer auxquels ils étaient enchaînés. Aux hivers 1677, 1784, 1799, etc., mêmes phénomènes et autres accidents.

Les débâcles offrent peut-être de moindres dangers à notre époque, où les ouvrages d'art sont de la fois plus minces et plus résistants. Elles demeurent néanmoins une menace.

3° **Les Basses Eaux.** — Les périodes de sécheresse étaient jadis presque aussi redoutées ; car elles causaient l'arrêt de tout approvisionnement par eau. En 1448, par exemple, durant l'été, « on venoit de la place Maubert tout droit à Nostre-Dame de Paris à l'aide de quatre petites pierres, et hommes et femmes et petiz enffens, sans mouiller leurs piés ». Sainte Geneviève fut implorée, et sa châsse promenée, suivant la tradition, dans les rues de la capitale, afin qu'intervînt la clémence du ciel. En 1591, le 3 janvier, phénomène analogue : « On pouvoit quasi aller à pied sec du quay des Augustins en l'isle du Palais. » (De l'Estoile.)

Ce n'est point à Paris seulement que la Seine bais-

sait ainsi : car son lit était marqué de loin en loin par de hauts seuils, qui se découvraient et s'asséchaient.

C'est cet appauvrissement en eaux que la science de l'ingénieur a combattu avec le plus de succès : lutte prolongée, qui, entreprise sous l'ancien régime, poursuivie avec plus d'ampleur au XIXe siècle, ne s'est guère parachevée que depuis 1879. Actuellement, grâce à de puissants barrages, pourvus d'amples écluses, disposés précisément sur les gués naturels, et grâce aussi à des dragages, la Seine est divisée en longs bassins présentant des profondeurs constantes. De sa source à Méry, ou plus exactement à Marcilly, elle est laissée à l'état de nature. Puis jusqu'à Montereau (68 kil.), le mouillage est maintenu à $1^m,50$; de cette ville à Paris-amont, Port-à-l'Anglais (92 kil.), il est de 2 mètres ; de ce point à la capitale (4 kil.), dans la traversée de Paris (12 kil.) et jusqu'à Rouen (234 kil.) il a été porté à $3^m,20$; enfin de là jusqu'à la mer (125 kil.) il atteint 6 mètres. Ainsi, sur plus de cinq cent trente kilomètres, la rétention des eaux par des moyens artificiels compense l'amoindrissement du débit, en été. Ce n'est que pendant la semaine réservée chaque année à la réparation des ouvrages fluviaux que, les écluses étant ouvertes et le plan d'eau abaissé, la navigation se trouve suspendue [1].

1. Le mouillage entre Paris et Rouen est alors diminué de près d'un mètre. Les mouillages et les longueurs sont indiqués d'après le *Guide officiel de la Navigation intérieure* (1903),

Ainsi il n'y a aucune similitude entre la Seine approfondie, disciplinée, que nous connaissons, et celle des âges anciens. Des travaux analogues ont amené la même transformation heureuse sur ses affluents.

III

L'APPARITION DU TRAFIC FLUVIAL

Le fleuve des siècles derniers se prêtait fort bien, dans son état normal, c'est-à-dire la plupart du temps, à la navigation. La consistance de son lit, la tranquillité de ses eaux, l'importance de ses affluents, la jonction avec la mer, la fertilité des plaines et vallées traversées, formaient autant de grands avantages que ne pouvaient annuler les anomalies de son régime : irrégularités dont l'apparition n'était qu'intermittente et due à des intempéries prolongées. Il eût été difficile, somme toute, de trouver des conditions naturelles plus favorables à la batellerie.

Elles l'étaient particulièrement à l'endroit où a été fondé Paris, puisque c'est le centre du bassin, où convergent et d'où rayonnent ses diverses émissaires : Basse-Seine et Oise, Haute-Seine, Marne et Loing, Yonne, etc.

Si imparfaites que fussent ces voies, elles étaient moins périlleuses et moins dispendieuses à suivre

(non comprises les portions de rivières remplacées par des dérivations éclusées, plus courtes).

que celles de terre, où s'accumulaient obstacles naturels et périls d'attaques.

Le trafic par eau devait donc apparaître, dans le bassin parisien, dès que le développement économique susciterait un mouvement d'échange : et c'est ce qui survint.

1° **L'Ère gallo-romaine.** — Lors de la conquête des Gaules, les troupes de Jules César trouvèrent à Lutèce un appareil, important pour l'époque, de barques. Et pendant la domination romaine, l'île de la Cité est un port actif. Ses armateurs ravitaillent les diverses garnisons et les bourgs du réseau séquanien. Ils forment un collège privilégié ; c'est parmi eux qu'est élu le *Défenseur de la Cité*, ce magistrat qui représente devant l'autorité impériale les intérêts municipaux.

2° **Le Monopole du port au moyen âge.** — C'est au moyen âge, sous les Capétiens et sous les Valois, que Paris prend figure de capitale : et les bateliers, *mercatores aquæ,* sont les plus actifs ouvriers de sa fortune. Leur société, la Hanse des marchands de l'eau, est investie de prérogatives, que Louis le Jeune confirme par charte de 1170. Seule, elle assure les transports en Seine, entre Paris et Mantes. Elle administre la capitale. Elle lui donne son chef, le prévôt, ses armes, une nef.

On ne saurait assez marquer le rôle prépondérant du port, à Paris, du XIIe au XVIIe siècle. C'est de lui que la ville tire sa subsistance. La Seine est vraiment, comme l'écrivent les chroniqueurs, « la mère

nourricière ». Elle forme, avec ses affluents, l'unique réseau de voies commerciales. Elle apporte les denrées de toutes les provinces : céréales de la Beauce, de la Brie et du Vexin, sel et poisson de la mer, bois de l'Yonne, fruits, vins, œufs, fourrages des diverses vallées. En temps de guerre, sa possession entraîne inévitablement celle de Paris. « Le samedi 7 avril 1590, écrit Pierre de l'Estoile, à propos de la campagne de Henri IV, la ville de Melun fut rendue au roy par composition. La prise de cette ville, avec celles de Corbeil, Montereau, Lagny, et autres passages de rivières saisis en même temps, qui estoient les clés des vivres de Paris, avancèrent fort le dessein du roy, qui estoit de faire faire une disette à ceux de Paris, qui peust tempérer l'ardeur de leurs résolutions et frénaisies ». Une épouvantable famine sévit bientôt, en effet, dans la capitale.

La Seine est alors sillonnée d'une nuée de petites barques portant une vingtaine de tonnes, que l'on détruit, que l'on « déchire » à leur arrivée. Ses berges, Saint-Landri et le Port aux œufs dans la Cité, la Grève sur la rive droite, qui, plus récente, mérite par son activité le nom « d'« apports-Paris », Saint-Paul, etc., sont des marchés constamment achalandés. Les bateaux forment magasin. Toute une grouillante vie populaire éclate jusque sur le fleuve, encombré de moulins, viviers, pompes, lavoirs, marchés flottants, maisons sur pilotis.

C'est le prévôt des marchands, aidé des échevins, qui préside à cette activité, si complexe. Ils veillent

à l'apport, en quantités suffisantes, de blé, et même de bois, dont des dispositions rigoureuses protègent les envois contre la convoitise des bourgs riverains. Ils assurent le prompt arrivage de la marée, le vendredi, pour l'observance du maigre. Ils pourvoient à la distribution, sur les berges, des diverses sortes de marchandises, que vérifient des jurés visiteurs, compteurs, mesureurs, et que taxent d'autres officiers nommés par la Hanse. Ils maintiennent les prérogatives des « bourgeois hansés » et celles des nombreuses corporations, maîtres des ponts, metteurs à port, planchéeurs, porteurs, déchargeurs, rouleurs, qui se partagent le soin des bateaux et la manipulation des marchandises. Ils font observer l'ordre sur les marchés fluviaux, où le roi et quelques grands seigneurs ont droit d'acquisition avant tous autres, et les regrattiers après les bourgeois et le peuple seulement.

La surveillance de la rivière, bien au delà des limites de la capitale, l'entretien des ports, la police de la navigation leur appartiennent. Il suffit de parcourir les délibérations du Bureau de la Ville, pour voir avec quel zèle ils s'en occupent. Le roi d'ailleurs et le Parlement renforcent leur autorité, émettent des ordonnances, leur prescrivent tels ou tels travaux, et les rendent, le cas échéant, responsables de leur incurie.

Le rôle du fleuve est décrit par un chroniqueur du XVIe siècle, François de Belleforest, de manière louangeuse : « La Seine est toute navigable, fertille, abon-

dante, gracieuse, saine, portueuse, sans rochs ny escueils; et la plus asseurée d'entre les rivières de France, qui est cause que la grande Cité de Paris abonde, en tout temps, de tout ce qui est requis pour la vie des hommes, ceste rivière luy servant comme d'une corne d'abondance, nourrissant tant de millions d'hommes, que ceux qui le voyent à Paris, sont contraints de confester que ce miracle surpasse toute foy, et de dire qu'en cela (comme en toute chose,) Dieu fait paroistre les merveilleux effets de sa toute puissance. »

Au XVII[e] et au XVIII[e] siècle, ce rôle paraît amoindri : c'est l'époque où la monarchie, maîtresse de la presque totalité du sol français, et fortement centralisée, établit un réseau de routes royales, qui fait l'admiration de l'Europe. Elle réussit à maintenir une assez grande sécurité, et le roulage s'y organise de façon régulière. Au contraire, les cours d'eau s'appauvrissent par le déboisement et se dégradent, sans que l'on sache encore y remédier. En outre l'autorité royale se fait plus pesante : elle tend à se substituer à celle du prévôt des marchands dans l'administration du port : d'où une complication d'offices royaux, qui grèvent la marchandise de l'eau. Les privilèges de la Hanse sont supprimés [1].

Toutefois quelques canaux, celui de Briare en 1642,

1. Par l'Édit de déc. 1672 sur la juridiction des prévôt et échevins. Chap. III, Art. 1. — Cf. aussi les Lettres-patentes de févr. 1633 érigeant en offices royaux une centaine de charges de jurés dépendant jusque-là des prévôt et échevins, etc.

celui d'Orléans en 1691 et très tardivement celui du Centre joignent la Seine aux bassins de la Loire et de la Saône. A Paris, des berges mieux aménagées sont, en amont et en aval, livrées au trafic par eau. Et maints projets de canaux de ceinture, de dérivation, etc., sont dressés, entre lesquels les ingénieurs du XIXe siècle n'auront qu'à choisir.

Le port de Paris demeure actif : mais il n'a plus ce monopole des arrivages, qui assurait sa prépondérance au moyen âge.

3° **Le Déclin sous la Révolution** — La Révolution entraîne la suppression de tout entretien, la disparition de toute police, sur les rivières; de sorte qu'une nuée d'obstacles naturels et artificiels surgissent, qui obstruent les chenaux, les chemins de halage, et jusqu'aux débarcadères! La navigation intérieure devient lente à l'excès, périlleuse, parfois impossible ; elle décline rapidement.

A Paris, les rives et le lit même du fleuve sont accaparés par toute espèce de gens : tenanciers d'établissements flottants, regrattiers, compagnons de rivière, gagne-deniers, hommes sans logis et sans aveu... C'est, en maints endroits, un « gâchis », un « cloaque ».

Les assemblées révolutionnaires sont animées cependant des meilleures intentions à l'égard du trafic de l'eau. Elles concèdent des canaux à construire... sans résultat d'ailleurs. Elles accomplissent cette grande réforme de l'abrogation de maints péages, surannés autant qu'abusifs. La batellerie,

escomptant un avenir meilleur, est encouragée à survivre. Elle n'emploie que des barques de mince tonnage, afin de pouvoir naviguer par les saisons et les parages les moins propices : barguettes de 50 tonnes, toues de 40 tonnes, margotats de 20 tonnes.

Une évaluation officielle de l'an VII fixe le nombre des bateaux abordant alors au port de Paris à 9 600, celui des trains (radeaux) de bois, à 8 000. Les fourrages, blés, vins, sels, fruits (bois exclus) ainsi débarqués ont un poids total d'environ 519 000 tonnes. Leur apport est donc fait par péniches d'un chargement moyen de 54 tonnes.

La navigation parisienne forme le dixième environ du commerce intérieur de la France par eau [1].

1. *Rapports* au Conseil des Cinq-Cents sur la *navigation fluviale*, de Borel-Vernière (séance du 28 frimaire an VII) et Challan (séance du 27 prairial an VII).

CHAPITRE II

LA RESTAURATION ET LE DÉVELOPPEMENT DU PORT DE PARIS DE 1800 A 1845

I. — *La Restauration du Port sous le Consulat et l'Empire.*
1° Création du port de la Villette. — Travaux en Seine. — L'amélioration des voies navigables.
2° Réorganisation administrative.
3° Le trafic de l'eau : sa réglementation, son activité.

II. — *Le développement du Port de 1815 à 1845.*
1° L'achèvement du port de la Villette. — Les canaux de jonction.
2° Le décours des marchés fluviaux.
3° Le trafic de l'eau. — Les provenances. — La fonction d'approvisionnement. — Aide à l'industrie. — Les expéditions par eau. — Paris grande place de commerce.

I

LA RESTAURATION DU PORT SOUS LE CONSULAT ET L'EMPIRE

C'est Bonaparte le véritable fondateur du port de Paris moderne.

A son arrivée au pouvoir, il n'existait d'aménagements pour la batellerie qu'à l'état de ruines, et sur les seules rives de la Seine. Il conçut le plan des installations — quais et terre-pleins fluviaux, canaux et bassins — qui forment le port d'aujourd'hui. Il créa pour faire fonctionner ce vaste appareil une forte organisation administrative. Il améliora les voies navigables qui y donnaient accès. Et un trafic par eau réapparut, très actif, sous son règne, quoique soumis encore aux traditions de l'ancien régime.

1° Création du port de la Villette. — Travaux en Seine. — Le premier soin du gouvernement nouveau fut de reconstruire les quais croulants du fleuve, de les continuer, de façon à préserver la ville des inondations, — qui causèrent précisément les plus graves dommages en janvier 1802, — d'enlever nombre de maisons sur pilotis, moulins et lavoirs, pour procurer libre passage au flot et à la batellerie. A la Cité, au Louvre, en amont jusqu'au nouveau pont d'Austerlitz (1802-1807) et en aval jusqu'au nouveau pont d'Iéna (1806-1813), une sorte de digue longea la Seine, percée de rampes, donnant accès à des basports, tel Saint-Nicolas. « Dans l'espace de dix ans, déclare en 1812 un haut fonctionnaire des Ponts et Chaussées, on a fait [en Seine] presque autant de travaux qu'il en existait avant le siècle actuel[1]. »

Bonaparte distingua néanmoins l'insuffisance de ces aménagements, détournés de leur ancienne des-

1. Courtin, *Travaux des Ponts et Chaussées depuis 1800* (1812) cité par Champion, *op. cit.*, I-222.

tination commerciale, par d'inévitables exigences esthétiques.

« Paris, dit-il, est la capitale de l'Europe : ce ne sont pas des embellissements ordinaires qui le rendront digne de ce rang et de notre époque. Il faut que ses revenus soient enfin utilement employés et qu'on puisse *y arriver par eau de tous les côtés.*

« On ne bâtira jamais de magasins sur le quai du Louvre, *le commerce de la Seine doit être porté dans d'autres quartiers*[1]. »

Il décida donc d'ouvrir de vastes bassins en l'un des points les plus élevés des faubourgs industriels de Paris, à la Villette ; de les relier par un canal de ceinture à la Basse-Seine (canal Saint-Denis) et à la Haute-Seine (canal Saint-Martin) ; et d'alimenter cet ensemble d'ouvrages par une dérivation, rendue navigable, de la rivière l'Ourcq. En prolongeant ce bief jusqu'à l'Aisne, près Soissons, on relierait le nouveau port, de façon directe, à la Flandre, si féconde et productrice, aux provinces belges, à Anvers, le grand port maritime de l'immense empire.

Ces vues n'étaient point improvisées. Depuis longtemps elles avaient été élaborées, au moins en partie, par des techniciens, qui avaient même obtenu de Louis XV et de la Constituante les concessions requises pour les mettre à exécution. Bonaparte sut les compléter, les préciser et les réaliser.

Ce ne fut point sans de fortes difficultés ni sans

1. 8 mars 1805. Cf. Girard, *Mémoires sur le canal de l'Ourcq*, 1831.

affirmations réitérées de sa volonté. Son plan n'était point du goût de l'assemblée générale des Ponts et Chaussées, qui le déclara irréalisable. Mais il passa outre. Il chargea de l'entreprise un ingénieur de haut mérite, Girard, naguère attaché à l'expédition d'Égypte et membre de l'Institut du Caire, qui s'acharna à la mener à bien.

Après bien des péripéties, que nous avons narrées ailleurs, le canal de l'Ourcq se trouva, en août 1813, achevé de Claye à Paris, le bassin de la Villette était également creusé, spacieux de 700 m × 70 m; une petite flottille y fit alors une entrée sensationnelle.

Les travaux continuèrent. A la chute de l'Empire, le canal Saint-Denis formait une longue tranchée dépourvue d'écluses et de ponts, les tracés des canaux Saint-Martin et de Soissons étaient fixés.

L'Amélioration des voies navigables. — En même temps, le gouvernement entreprenait l'amélioration des voies navigables du bassin parisien : réfection des chemins de halage, destruction des pertuis les plus mauvais, approfondissement ou rectification des rivières. « La ville de Paris étant destinée à s'augmenter beaucoup, écrit Napoléon, il faut que toutes les eaux qui y arrivent soient navigables jusqu'à leur source [1]. » Il prescrit des travaux en Haute et Basse-Seine, en Marne, sur l'Yonne et l'Aube. Vers l'amont du fleuve, le canal qui doit rendre Troyes accessible

1. Lettre à M. Cretet, 20 germinal an XIII. *Correspondance de Napoléon*, X-378.

à la batellerie est commencé. Vers l'aval, une dérivation latérale est percée pour éviter aux bateaux la chute redoutée du Pont-de-l'Arche. On coupe, par le canal de Saint-Maur, la dernière boucle de la Marne.

Ouvrage plus important, le canal de Saint-Quentin est édifié pour relier « la Seine à l'Escaut [par l'Oise], Paris à la Belgique et à la Hollande». Trente ans plus tard, un observateur note : « Le canal de Saint-Quentin a le cachet de grandeur des travaux de l'Empire : il est bien percé, ses banquettes larges, bien plantées[1]. »

2° **La Réorganisation administrative.** — Bonaparte institue des services techniques chargés d'exécuter, entretenir, agrandir ces vastes ouvrages. Dès l'an XI, il divise la France en bassins et en arrondissements de navigation, dans chacun desquels un ingénieur en chef dirige les travaux. Des péages sont rétablis, mais suivant les besoins de chaque voie, avec affectation à son entretien et après avis des principaux marchands et mariniers. La Seine forme un bassin et neuf arrondissements, dont le cinquième comprend Paris et partie du cours aval et amont (arrêtés du Premier Consul, en date des 1er et 19 messidor an XI). Un ingénieur de l'État a donc le soin, qui jadis incombait au bureau de la ville, des quais et ports fluviaux de Paris.

Par contre, les bassins et canaux de la Villette, construits au moyen d'une taxe municipale, sont remis à un Service des eaux, que dirige le préfet de

1. F. Aulagnier, *Études pratiques sur la navigation du centre, de l'est et du nord de la France*, 1841, p. 81.

la Seine, — sous la surveillance, il est vrai, du directeur général des Ponts et Chaussées (décret du 4 septembre 1807).

Enfin la police du fleuve, des lieux d'arrivages et des subsistances, est confiée au préfet de police (arrêté du 12 messidor an VIII). Un service spécial l'assiste dans cette mission : l'Inspection de la Navigation, formée d'un inspecteur général, d'inspecteurs particuliers et d'agents subalternes. C'est à eux qu'incomba tout d'abord le soin de débarrasser les berges de la foule d'intrus qui y campaient. Ils y réussirent, non sans l'aide de la force armée. Puis ils s'appliquèrent à faire observer l'ordre dans le mouvement du port, sans rigueur : la première instruction qui leur est adressée, en date du 4 brumaire an IX, déclare en effet qu'une de leurs plus importantes fonctions est de régler les différends entre mariniers, marchands, débardeurs, et de les « concilier ».

Ces trois services sont placés, expressément, sous « l'autorité » du ministre de l'intérieur, dont dépend à cette époque, outre l'administration préfectorale, celle des Ponts et Chaussées. Dans tous les « projets généraux », le droit de décision est réservé à Napoléon. C'est donc lui, en dernier ressort, le chef du port de Paris.

Cette organisation, qui abolit les vestiges du municipalisme du moyen âge, et accentue les tendances centralisatrices de la monarchie absolue, s'est maintenue jusqu'à nos jours, mais en échappant de plus

en plus à l'autorité centrale qui l'unifiait, en se distendant à l'excès.

3° **Le Trafic de l'eau.** — Le mouvement de la batellerie aux abords de Paris, et dans la traversée de la ville, effectuée sous la conduite des maîtres des ponts, la mise à quai, furent minutieusement réglementés et surveillés.

Les nombreuses corporations, qui, sous l'ancien régime, assuraient la vérification, la manipulation et la vente des marchandises de l'eau, avaient disparu, depuis le grand acte du 2-17 mars 1791. Le travail, comme le rappelait le préfet de police dans sa « consigne générale » du 27 ventôse an VIII, « pour la garde des ports dans Paris », était désormais libre sur la rivière et les quais. Toutefois, l'autoritarisme des nouveaux pouvoirs, le désir des anciens privilégiés de recouvrer une part de leurs prérogatives et aussi l'opportunité d'un tri parmi la population mêlée qui fréquentait les berges, provoquèrent l'apparition de quelques compagnies d'ouvriers fermées: celles des dérouleurs de vins, des garçons de la pelle, des tonneliers, etc. Le préfet de police fixait leurs attributions, — qui leur demeuraient réservées, — approuvait leur tarif, et nommait leurs membres, sur une liste de candidats présentés par les commerçants intéressés. En outre, tous les ouvriers désireux de travailler habituellement sur les ports — on n'en comptait pas moins de 1 670 en 1805 — furent tenus de demander une médaille à la préfecture de police (1804). Enfin le pesage et le mesurage

devinrent un service public, qui appliqua le système décimal.

Le trafic de chaque marchandise donne lieu à une ou plusieurs ordonnances distinctes du préfet de police, qui en détermine l'emplacement, les modes de vérification, les conditions de mise en vente. Mieux encore, en raison de leur caractère de première nécessité, c'est le gouvernement lui-même qui veille aux arrivages de grains. Il les stimule par des primes à l'entrée, et les complète au besoin par des achats sur les fonds publics, — tout en contraignant les boulangers à détenir chacun une réserve légale.

Le charbon de bois est alors d'un usage général. Aussi le préfet de police pourvoit-il à sa mise en vente sur de nombreux ports, et s'oppose-t-il à tout enchérissement. On en distingue diverses qualités, d'après les provenances : le lieu d'origine, comme le prix, doivent donc être affichés sur les bateaux. Diverses prescriptions empêchent l'arrivée du charbon par terre et son emmagasinement en ville. Quant au charbon de terre, peu abondant (issu des houillères du Centre) et d'une utilisation restreinte, il est débité, sur certaines berges, par demi-hectolitre. Le commerce du bois est des plus florissants : l'île Louvier lui sert de dépôt. Les bûches y parviennent sans frais, assemblées en grands radeaux ou trains, des vallées supérieures du bassin. Un service composé, outre les inspecteurs de la navigation, de quarante-six préposés (en 1812), vérifie les qualités et quantités des bois et des charbons livrés au public.

Le commerce des vins émigre à Bercy, depuis que, sous le Directoire, les droits d'octroi ont été rétablis aux portes de la capitale (an VII). Pour le rappeler au port Saint-Bernard, l'empereur décide d'y élever un entrepôt, aux frais de la ville, qui en assurera l'exploitation (févr. 1811). Les arrivages sont contrôlés par un inspecteur général des boissons, assisté de dégustateurs.

Toutes les denrées, huîtres, poissons, fruits, sels, etc., etc., donnent lieu, sur les berges, à un négoce non moins régulier, et non moins surveillé ; de même les autres marchandises de l'eau : ardoises de l'Anjou, tuiles et briques de Corbeil et Melun, chaux et plâtre, fers, pierres, fourrages, etc.

Cette activité du trafic fluvial est accrue par le développement de la capitale, qui devient la grande place commerciale de l'empire. Les ports maritimes étaient, en effet, fermés par les guerres constantes avec l'Angleterre. C'est à Paris qu'affluaient de toutes parts l'offre et la demande, l'ensemble des transactions. Or, il fallait subvenir aux besoins d'un immense État et des armées en campagne. Magasins, maisons de commission se multipliaient dans la capitale. Des biens considérables, enlevés à la mainmorte, étaient mis en valeur. Des industries germaient à la faveur d'une protection intense. La population s'accroissait.

Le roulage assurait dans une large mesure, il est vrai, ce flux et ce reflux de marchandises ; car le réseau de routes avait été complété dans une pensée

stratégique. Mais la navigation, malgré ses rivières imparfaites, ses rares canaux, les traverses accumulées à Paris, bénéficiait aussi de la prospérité générale. Les contemporains constatent tous la croissance de la grosse batellerie. Elle jouissait de certaine immunité, la largeur des bateaux n'entrant pas dans le calcul des péages. Les foncets de 200 tonnes, dans la Basse-Seine, étaient remplacés par des chalands de 400 et 500 tonnes, quelques-uns atteignant 900 tonnes! Sur la Haute-Seine et sur la Marne, on usait de toues plus grandes, les frais étant les mêmes aux pertuis. Les marchands déjouaient les caprices des rivières en faisant venir d'énormes chargements lors des bonnes eaux.

Il est possible, grâce à quelques données indirectes, d'évaluer le mouvement du port de Paris sous l'Empire. Il était de 10 à 12 000 bateaux entrants et de 900 000 à un million de tonnes de marchandises, année moyenne; il convient d'ajouter à ces chiffres 6 à 7 000 trains apportant une masse fort importante de bois.

C'est donc, à tous égards, une restauration du port de Paris, qui s'accomplit sous l'Empire. L'esprit commercial est désormais éveillé : vienne la paix, la prospérité sera complète.

II

LE DÉVELOPPEMENT DU PORT DE 1815 A 1845

1° L'Achèvement du port de la Villette. — Les événements de 1814 et de 1815 entraînèrent l'arrêt complet des travaux sur les canaux de la ville. Rempli des eaux de la Beuvronne et flanqué de six redoutes, le canal Saint-Denis servit à couvrir la capitale contre l'ennemi, en juin 1815. Ces ouvrages avaient alors, vers Saint-Denis, Clichy et l'Arsenal, l'aspect d'un amoncellement de déblais : qu'allaient-ils devenir?

Une commission technique, nommée par le directeur général des Ponts et Chaussées, établit que, de 1802 à fin 1815, plus de vingt-deux millions avaient été dépensés pour les canaux de Paris et la distribution aux fontaines publiques d'une part des eaux de l'Ourcq. Leur achèvement (canal de Soissons exclu) coûterait encore dix ans d'efforts et 35 millions. Mais une rémunération de 3,50 p. 100 paraissait assurée par la vente d'eau aux habitants. — Malheureusement l'État et la ville étaient sans aucunes ressources disponibles.

C'est alors que de bons esprits mirent en évidence l'importance de l'œuvre, et firent appel à l'initiative privée pour la parachever. Jean-Baptiste Say lança un alerte plaidoyer en faveur de cette cause[1] : « On

1. *Des Canaux de navigation dans l'état actuel de la France.* 1818.

sait, dit-il, qu'à quelques toises des barrières de Paris, du côté du nord, il existe déjà un port, qui approche en grandeur du bassin de Londres et qui l'excède en beauté. » Le commerce y trouverait maints avantages: d'amples magasins, de larges dégagements, le voisinage des quartiers industriels, un camionnage aisé. Les canaux y jetteraient les produits des provinces belges, les vins de Bourgogne, les denrées du Midi et du Centre venues par la Loire, les marchandises des deux mondes envoyées par le Havre et Rouen. Osera-t-on renoncer à des perspectives si tentantes? « On assure que des capitalistes citoyens offrent les fonds nécessaires pour terminer enfin cette ceinture de canaux qui, embrassant le nord de Paris, doivent joindre la navigation de la Haute-Seine avec celle de la Seine-Inférieure et de l'Oise. Espérons que le corps qui représente les intérêts communaux et l'administration éclairée qui représente les intérêts de la France entière ne laisseront pas échapper cette occasion d'attacher leurs noms à l'achèvement de cette utile et belle entreprise. »

L'ingénieur Girard, de son côté, s'employait avec passion à rechercher et convaincre des financiers.

Grâce à cette campagne, une compagnie se constitua et signa avec le préfet de la Seine, le 19 avril 1818, un traité de concession qu'approuvèrent peu après le Conseil municipal et le gouvernement. Elle acquérait la jouissance du bassin de la Villette et des canaux Saint-Denis et de l'Ourcq pour une période de 99 ans, à dater du 1er janvier 1823. En

retour, elle s'engageait à entretenir, terminer ces ouvrages, et à céder gratuitement 4 000 pouces d'eau par an à la ville, — qui lui accordait une subvention de 7 500 000 francs pour l'achèvement de l'Ourcq. Elle se rétribuerait par le prélèvement de péages, dont le tarif était soumis à l'approbation ministérielle.

Cette concession était assez onéreuse pour la ville, qui regretta amèrement, par la suite, d'avoir renoncé à la libre disposition des eaux et à la maîtrise des tarifs de navigation. Du moins garantissait-elle, à une heure critique, l'achèvement de l'œuvre.

Après cinq ans d'inaction, en 1818, les travaux furent donc repris. La compagnie les termina, sur le canal Saint-Denis, dès mai 1821, avant la fin des délais impartis.

L'année suivante, le canal de l'Ourcq était entièrement percé. L'exploitation en fut retardée par un différend entre la ville et le duc d'Orléans, possesseur d'anciens péages sur l'Ourcq; mais une transaction fut conclue en 1824, aux termes de laquelle, moyennant une rente annuelle et perpétuelle de trente mille francs, le prince renonçait à tous ses droits, quant au lit, aux eaux, au littoral, aux ouvrages d'art, à la pêche sur cette rivière.

En 1825, le port de la Villette reçoit, par le nouveau canal, les bois de la forêt de Villers-Cotterets, et par celui de Saint-Denis et la Basse-Seine 1 860 tonnes de sucre, 1 066 tonnes de café, 353 tonnes de prunes, 88 tonnes d'huile, etc. Il forme cependant

une impasse, étant sans liaison avec la Haute-Seine.

Le canal Saint-Martin avait été l'objet d'une demande en concession de la Compagnie du canal de l'Ourcq. Un traité survint entre elle et la ville en 1821. Il stipulait, moyennant une subvention municipale de 5 470 000 francs, la construction, l'entretien de la nouvelle voie par la compagnie et l'exploitation par ses soins et à son profit durant une période de 99 ans (à dater du 1er janvier 1823). Les travaux furent commencés sans retard : débutant au bassin de la Villette, une série de longues vasques, larges de 27 mètres, séparées par des écluses, vint aboutir à la grande gare d'eau de l'Arsenal accolée au fleuve. La batellerie y eut accès le 23 décembre 1825[1].

Le port de la Villette possédait désormais — après vingt-cinq ans d'efforts — l'ensemble des installations dont il demeure composé à l'heure présente. Néanmoins, l'idée napoléonienne n'était pas — et n'est point encore — réalisée : car elle impliquait à la Villette non une simple annexe, mieux aménagée, des quais de la Seine, mais un port nouveau, doté de voies de communications directes avec le Nord et l'Est, par la jonction de l'Ourcq à l'Aisne.

La Compagnie intéressée songea bien à accomplir ce grand ouvrage. Une convention intervint, le 1er février 1841, entre elle et le préfet Rambuteau, qui prévoyait l'ouverture du canal de Soissons ; mais elle resta, à cet égard, sans effet.

1. En 1831, l'entreprise du canal Saint-Martin fut érigée en société distincte.

Travaux en Seine. — Quant aux berges de la Seine, l'État et la ville en poursuivirent la remise en état, fort avancée sous le régime déchu. Les quais Montebello, Saint-Michel, des Invalides, du Cours-la-Reine, avec les arrangements utiles à la batellerie, furent achevés. En 1820, on rattacha l'île des Cygnes à la rive, pour grossir le fleuve. En 1826, une Compagnie posa une jetée et une estacade en Seine, à Grenelle, afin de former et d'exploiter une gare d'eau. Puis on aménagea les berges de la gare de Bercy, en amont, au vif contentement du commerce.

Une société se forma, en 1828, pour construire de vastes bassins à Ivry, sur les projets de l'inspecteur des Ponts et Chaussées Cordier. Des objections fondées sur l'éloignement de ce port, des difficultés financières, les événements politiques empêchèrent cette importante tentative.

Sous la monarchie de Juillet, diverses améliorations sont apportées aux quais, avant que ne soit entreprise, vers 1845, la transformation complète des rives de la Seine.

Canaux de jonction. — L'Empire avait projeté un millier de kilomètres de voies nouvelles, dont il n'avait exécuté que la cinquième partie. Désireuse de seconder la haute industrie française dans sa lutte contre la fabrication anglaise, fort envahissante depuis la disparition du blocus continental, la Restauration voulut assurer l'extension des transports par eau, les moins coûteux.

D'une enquête ouverte par la direction des Ponts

et Chaussées sur l'état des voies navigables, en 1818-1820, il résulta qu'il y aurait lieu de terminer 2 760 kil. de canaux, et de percer 10 800 kil. de nouveaux biefs. Les lois de 1821 et 1822 prescrivirent les ouvrages les plus nécessaires.

L'ancien régime avait soudé la Seine à la Loire par le groupe de canaux du Loing, de Briare et d'Orléans. Il avait relié la Loire au Rhône par le canal du Centre. Mais la batellerie ne pouvait passer directement du bassin du Rhône dans celui de la Seine.

En 1822 on décide l'achèvement du *canal de Bourgogne* de l'Yonne à la Saône[1] : par là elle pourra descendre du Rhin jusqu'à la capitale, grâce au canal en construction du *Rhône au Rhin*. En même temps, on résout de lui donner une issue de la *Meuse à l'Aisne*. Ainsi des régions nouvelles, Ardennes, Provinces rhénanes, Franche-Comté, etc., vont entrer dans le rayon d'action du port parisien.

Le centre de la France communiquait difficilement, par eau, avec Paris. Les charbons de Saint-Étienne, sous la Restauration, étaient voiturés à Andrésieux et là chargés sur des bateaux qui attendaient, quelquefois plusieurs mois, une crue de la Loire pour parvenir à Roanne. Nouvelle étape dans ce port ; le fleuve y ayant plus de profondeur, on complétait le chargement des toues en vidant le tiers d'entre elles. A Briare, autre surcharge, un second tiers de la flottille devenait inutile. Les bateaux, ne pouvant re-

1. Commencé dès 1775, puis interrompu.

monter la Loire, étaient tous déchirés, les uns à Roanne, les autres à Briare, les derniers à Paris. « Aussi, dit un rapport de l'époque, chaque crue de la Loire emmène-t-elle autant de bois qu'elle emmène de charbon. » Les montagnes du Pilat, de la Haute-Loire et du Puy-de-Dôme se dépouillaient de leurs sapins ; et le prix des bateaux, qui était sous l'Empire de 180 à 200 francs, s'élevait à 550 francs vers 1826. Un remède était indispensable. On commence en 1822 *le canal latéral à la Loire*, qui rendra facile le voyage de retour [1], et l'on crée une voie parallèle, par *le Nivernais* et la jonction de la Loire à l'Yonne [2].

Le Nord n'était pas non plus privilégié. Le canal de Saint-Quentin traversait des terrains fendillés ou sablonneux, qui buvaient ses eaux. La navigation n'y était possible que par retenues. Les bateaux mettaient un an, parfois quatorze mois, pour aller à Paris et revenir près des houillères d'Anzin. « Quand on pense, clament les marchands de charbon, que la navigation du canal de Saint-Quentin, l'une des plus importantes, celle qui met en communication Paris avec les départements de la Flandre française, est laissée dans un état de dépérissement presque absolu; quand on pense qu'un bateau met souvent autant de temps pour franchir la distance de cinquante lieues, de Valenciennes à Paris, qu'un navire pour aller dans

1. Achevé en 1856.

2. Le canal du Nivernais avait été commencé dès 1784, puis interrompu.

nos colonies et en revenir, on ne peut nier qu'une navigation de ce genre ne soit une véritable dérision [1]. » Ces lamentations furent entendues. En 1827, le gouvernement concéda le canal à un sieur Honnorez, qui sut étancher ses parois et retirer d'un rendement plus fort un gain inespéré. De 1826 à 1828, les Ponts et Chaussées creusèrent, entre le confluent du canal de Saint-Quentin et celui de l'Aisne, un *canal latéral à l'Oise.* « Le halage et le pilotage d'un grand bateau exigeaient pour les 47 000 mètres de rivière une dépense de 200 francs environ; aujourd'hui le pilotage est inutile et les frais de halage pour les 28 620 mètres de canal s'élèvent de 4 à 5 francs. » [2]

La monarchie de Juillet, toute dévouée aux intérêts des classes commerçantes et industrielles, poussa activement les travaux. Le canal de Bourgogne et le canal des Ardennes furent ouverts en 1832 et 1835, celui du Nivernais en 1842. Le gouvernement se détermina, en 1838, à établir comme un trait d'union entre la région, si laborieuse, de Lorraine et d'Alsace et le port de Paris : ce devait être le *canal de la Marne au Rhin.*

Malheureusement, les rivières étaient négligées. Elles restent parsemées d'écueils, livrées à tous les dérèglements. La Seine est dans un état pitoyable. En 1837, les pouvoirs publics s'émeuvent et s'enquièrent des moyens d'amélioration: origine d'une

1. *Rapport à la Chambre de commerce,* 1828.
2. Comte Pillet-Will, *De la dépense et du produit des canaux et des chemins de fer,* 1837, p. 272.

phase nouvelle dans le développement de la navigation parisienne.

2° **Le Décours des marchés fluviaux.** — C'est de la Restauration que datent les premiers efforts tentés pour délivrer la Seine et ses berges de l'encombrement causé par les marchés fluviaux. En 1823 il n'y a pas moins de *cinquante-trois* lieux de vente, sur les quais de Paris. Leur répartition entre les différents trafics, d'une part, et les bateaux arrivants, d'autre part, reste minutieusement fixée par des ordonnances de police.

Satisfait d'éviter des frais de camionnage et d'emmagasinage et de retenir l'achalandage, le trafic de l'eau réclame sans cesse de nouveaux emplacements. On ne peut les lui procurer. D'où une lenteur incroyable dans la distribution des apports.

C'est ainsi que les bateaux de charbon de bois sont inscrits dès leur arrivée et admis à port « suivant le tour d'inscription sur cette liste ». Mais, constate en 1834 le ministre du commerce Duchatel, « les listes d'une année ne sont admises qu'après l'épuisement de toutes les listes des années précédentes. Il y a quelquefois un retard de près de deux ans [1] ».

Les bateaux sont tenus, en attendant la mise à quai, de stationner en des gares d'approche, dans un ordre déterminé par le préfet de police et maintenu par

1. *Moniteur universel* du 7 juillet 1834, partie off. — Le ministère du commerce avait été créé en 1828, mais était rattaché à un autre département.

l'Inspection de la Navigation[1]. Ils y perdent un temps indéfini. Les bois de flottage portés par la Haute-Seine « sont deux et quelquefois trois ans pour arriver des ports où ils sont jetés jusqu'aux chantiers de la capitale ». Les mariniers qui conduisent des chargements de vins sont obligés de séjourner à la Rapée « quelquefois des mois entiers, pour attendre leur tour d'expédition, pour observer les formalités de douane, d'octroi, etc. ». L'Inspection de la Navigation se plaint, dans ses rapports, « de l'embarras des ports » tant dans l'enceinte qu'au dehors. Elle réclame un remède « extraordinaire » pour les « désencombrer[2] ».

Cependant, Paris s'embellit et s'agrandit. Le Louvre est définitivement isolé, la rue de Rivoli percée ; les quartiers du centre se parent d'opulents magasins. La population ouvrière est refoulée vers les faubourgs industriels. Il devient donc moins utile de vendre la « marchandise de l'eau » sur les berges mêmes de la Seine, que de la transporter vers les marchés intérieurs.

Les propriétaires des quartiers neufs se montrent fort impatients de détourner à leur profit le commerce des quais. Ils calculent que « les espaces occupés sur la rivière, comparés aux locations qui ont lieu dans Paris, rapporteraient plus de deux millions de francs de produit annuel ».

1. Cf. la grande ordonnance de police du 25 octobre 1840, en 17 chapitres et 227 articles.

2. Cf. Correspondance du 3 septembre 1827 au 31 décembre 1829. (*Registres de l'inspection de la navigation.*)

D'autres invoquent des raisons de salubrité : « parce que l'encombrement continuel de la rivière par les bateaux de blanchisseuses, par les bateaux de charbon, etc., l'empêche d'agir comme grand ventilateur [1] ».

Toutes ces raisons décident l'administration à réagir timidement contre les habitudes surannées du négoce fluvial. En 1829, elle interdit la vente des fagots et cotrets sur les ports. Puis, elle supprime les mêmes facilités pour les tuiles, les carreaux, les briques, les ardoises. Elle appréhende, toutefois, le renchérissement de ces objets. Aussi procède-t-elle prudemment, à l'égard des marchandises de grande consommation. Elle encourage, pour elles, le transport, jusque-là prohibé, du port aux halles et aux magasins. D'après l'ordonnance royale du 5 juillet 1834, les charbons de bois venant par bateau peuvent être — bien que certains ports restent affectés à leur vente — vendus en cours de route, portés aux marchés de l'intérieur, ou même livrés directement aux marchands acquéreurs : ce sont autant d'innovations justifiées.

L'autorité maintient, sans les aggraver, les autres traditions réglementaires du régime précédent. Elle dirige toujours un service des subsistances, — ce qui n'indigne nullement d'ailleurs les économistes, tel Jean-Baptiste Say. Elle astreint les ouvriers au

1. Cf. *Rapport relatif aux entreprises de construction dans Paris de 1821 à 1826*, p. 56, inséré dans les *Recherches statistiques sur la Ville de Paris*, t, IV.

port de la médaille et interdit tout travail le dimanche (1841). Elle ne paraît point hostile au rétablissement des corporations et érige en compagnie privilégiée les ouvriers du port aux fruits (1842). Mais elle n'ose contrecarrer la Chambre de Commerce de Paris, qui, dès le début de la Restauration, a condamné, dans un avis célèbre, les maîtrises et jurandes.

3° **Le Trafic de l'eau. — Les Provenances.** — Un grand essor industriel et commercial marque, après 1815, le rétablissement de la paix : déjà réorganisé, le trafic par eau reçoit ainsi la plus vive impulsion.

Au port de Paris, les arrivages s'élèvent d'année en année. Corbeil, Melun, Montereau envoient des céréales, des fruits, du chanvre ; Fontainebleau, des bois de chauffage ; Bray, des bois de charpente et des fourrages. Vers 1823, 5582 bateaux (soit près de la moitié de la flotte qui dessert Paris) descendent chargés de la Haute-Seine.

La Marne roule dans ses eaux, sur la capitale, 2169 trains ou portions de trains et 769 bateaux, l'Yonne 64 823 portions de trains et 972 bateaux de petit tonnage (1823). L'une recueille les blés et farines de la Brie, de Vitry-le-François, de Saint-Dizier, de Châlons, les vins d'Épernay, les fers et orges de Vassy, des bois à brûler, de charpente ou de sciage, des charbons, des pierres à plâtre. Par l'autre, s'écoulent les bois et charbons du Morvan, les poissons des étangs du Gâtinais, les vins de Sens, des tuiles et des briques.

La Haute-Seine, la Marne et l'Yonne (auxquelles se joint l'Aube, avec un faible contingent de 461 barques) fournissent les deux tiers de la marchandise de l'eau.

Du bassin inférieur du fleuve, les envois sont au contraire des plus médiocres. La Normandie subit l'attraction de la mer et se livre à l'exportation. Le trafic de l'Oise ne se développera que sous la monarchie de Juillet, après l'amélioration du canal de Saint-Quentin et l'extension de l'industrie houillère; il n'utilise pas, en 1823, sur Paris, plus de 342 bateaux, portant des charbons du Nord, des pierres de Saint-Leu, des glaces de Saint-Gobain, des porcelaines de Creil, et aussi des bois à brûler de Compiègne, des farines et haricots de Soissons, en provenance de l'Aisne.

Paris ne reçoit pas seulement le tribut des régions avoisinantes. Il est l'aboutissant d'une navigation plus longue, qui lui remet les envois du Centre, du Midi et de l'étranger.

C'est ainsi que 2353 toues de cent tonnes (sans compter 69 portions de trains) arrivent, par le Loing, de la Loire. Elles sont chargées, en majeure partie, des productions du bassin de ce fleuve. Brioude-sur-Allier, Cusset-en-Bourbonnais expédient des pommes, des poires, des châtaignes, des noix sur Paris. Saint-Étienne donne ses charbons. De la Haute-Loire et de l'Allier sortent des poissons, des bois de chauffage, de charronnage, de charpente, de sciage; de l'Auvergne, des vins. A Digoin, les bateaux

prennent les aciers du Creusot; à Nevers, à la Charité, à Cosne, les métaux, faïences, verreries des fabriques du Nivernais. Les villes heureuses que baigne la Loire moyenne et inférieure se dépouillent de leurs spécialités les plus appréciées : vinaigres d'Orléans, vins, eaux-de-vie de Touraine et d'Anjou, ardoises de Trélazé, sels de Nantes et de Paimbœuf, etc.

Mais la Loire se prête à un autre rôle : elle porte jusqu'aux canaux de Briare, d'Orléans et du Loing les denrées originaires du Midi ou de l'étranger : vins du Languedoc et du Roussillon, produits exotiques importés à Marseille, qui remontent le Rhône et la Saône et suivent le canal du Centre. De son côté, Nantes entretient des relations actives avec le port de Paris : elle transborde pour lui les vins de l'Espagne et de l'île de Ré, les eaux-de-vie des Charentes, etc.

Un rival apparaît alors : le Havre. De plus en plus, après 1815, les denrées des colonies et des deux Amériques se rendent à cette place maritime, qui fait une rapide fortune. Elle réexpédie par eau sur Paris des sucres, acajous, cuivres, épices, cafés, peaux, laines, etc. Rouen, étape des caboteurs, transborde des vins et eaux-de-vie de Bordeaux. Par l'apport de ces produits exotiques ou lointains, la Basse-Seine compense l'insignifiance de sa contribution propre. En 1823, elle est remontée par 466 bateaux ; nombre d'entre eux portant jusqu'à cinq cents tonnes de mille kilogs, et mesurant 2 m. 14 de tirant d'eau.

La Fonction d'approvisionnement. — Le rôle du port sous la Restauration demeure ce qu'il a été jusque-là : contribuer à l'alimentation de la capitale.

C'est lui qui a le monopole des apports de vin. Ils sont considérables, supérieurs à la consommation parisienne. On voit jusqu'à 3500 bateaux chargés de Bordeaux, Bourgogne, Champagne, etc., et de leurs dérivés (vinaigres, eaux-de-vie, etc.), s'assembler en une campagne au quai de Bercy. D'autres abordent au port Saint-Bernard. C'est un total de un million et demi d'hectolitres (1825) à deux millions, qui arrivent annuellement par eau.

Les céréales proviennent de la Beauce et des diverses vallées du bassin. Il est déchargé, en 1825, sur les berges de Paris, 12 700 tonnes de farines, 112 000 hectolitres et 179 tonnes de blé.

Le miel, le sucre (12 à 16 000 tonnes), le thé, le riz, la cannelle, le café (1 800 tonnes en 1824), le sel (10 550 tonnes), les raisins, prunes et pruneaux (297 tonnes), les fruits divers (368 132 paniers, toujours en 1824), les saumons, morues, harengs (764 tonnes), le poisson d'eau douce (250 tonnes environ), — plus de la moitié provenant de la Loire et affluents, le reste de la Haute-Seine, Marne et Yonne, — les œufs, lait, fromage, volailles, liqueurs, affluent au port de Paris.

Aide à l'industrie. — Dans les années qui suivirent 1815, des hommes d'initiative, prévoyant l'extension que prendrait la production, par l'utilisation de la vapeur, créèrent dans la capitale des usines de

diverses sortes. Ils eurent recours à la batellerie, pour l'apport de combustible et de matières premières.

En une seule année, de 1824 à 1825, les arrivages de houille passèrent de un million à 2 706 000 hectolitres[1]. Elle était extraite en presque totalité des mines de Saint-Étienne. Mais les difficultés inouïes de la navigation, un droit de 12 à 13 p. 100 à l'entrée de Paris en exagéraient le prix. Après 1830, le canal de Saint-Quentin, dûment réparé, livra passage à des centaines de péniches, qui procurèrent à meilleur compte la houille de Valenciennes et assurèrent la prospérité du port de la Villette.

L'emploi du bois est général dans les manufactures, comme chez les habitants, bien qu'insensiblement il se restreigne. En 1824, il entre à Paris par eau 1 137 000 stères de bois à brûler, 1 690 000 cotrets, 1 316 000 fagots et 523 kilos d'allumettes. Bon an mal an, 6 000 trains sont tirés sur les ports, tandis que des centaines d'autres stationnent hors l'enceinte ou cheminent par les rivières.

L'industrie du meuble est florissante, au faubourg Saint-Antoine. Elle utilise le chêne, le noyer, issus des forêts françaises et des essences exotiques importées par le Havre. La batellerie lui fournit, en 1825, 638 tonnes d'acajou, 110 tonnes de bois de campêche, en outre des bois des Indes, de Pernambouc, du bois jaune, du cèdre.

L'industrie du bâtiment continue, après 1815, les

1. L'hectolitre pèse 125 kg.

ouvrages entrepris par l'Empire, édifie des églises, pare de maisons neuves les rues que l'on rectifie. Elle emploie 20 000 ouvriers et provoque un mouvement d'affaires estimé à 50 millions par an. Plâtre, pierre de roche, bois de charpente, briques, marbres, ardoises, sont mis à sa disposition par le fleuve. Son concours est indispensable, car tout enchérissement des matériaux ralentit les constructions. C'est ce qui se produit d'ailleurs, en 1825, du fait du camionnage. Aussi quand, en 1828, disparaît le marché fluvial des tuiles et briques, l'inspecteur de la navigation réclame-t-il l'ouverture d'un dépôt public, centre des transactions. Sans quoi des déplacements seraient nécessaires, qui feraient encore hausser les prix. Une demande anormale de matériaux résulte, après 1840, de l'exécution des fortifications. L'Oise, l'Ourcq, la Haute-Seine, la Loire y subviennent.

« Il arrive à Paris, écrit l'inspecteur de la navigation, dès le 16 décembre 1815, des quantités considérables de fer, de fonte et d'acier; ils encombrent souvent les ports. » En 1824, ces stocks sont de 21 200 tonnes de fer, 3 789 tonnes d'étain et de plomb, 2 294 tonnes d'acier, etc. Ils proviennent du Vallage et du Nivernais, ainsi que des établissements, encore peu connus, du Creusot. Les métaux bruts sont façonnés par les usines nouvelles, notamment par les forges de Charenton, dont le personnel est en partie anglais : leur effort, et l'œuvre de transformation industrielle suivent une progression constante sous la monarchie de Juillet.

Les raffineries parisiennes sont fondées à l'instant précis où le sucre colonial, pénétrant de nouveau en France, trouve les raffineries des ports maritimes désemparées. Elles acquièrent une prompte prospérité. Elles sont alimentées par le Havre ; la concurrence des voies d'eau et de terre réduit le prix de transport.

La navigation influe d'ailleurs de maintes manières sur le mouvement d'affaires, dans la capitale. Elle introduit, en 1824, 7 700 tonnes de savon, 3 700 tonnes de soude et potasse, des objets de ménage, vannerie, boissellerie, sparterie, tabletterie, poterie, droguerie, papeterie, poudres et salpêtres, goudron, des peaux que travaillent les tanneries, 2 200 tonnes de tabac, etc.

Les Expéditions par eau. — L'activité industrielle et commerciale de Paris est telle, sous la Restauration, qu'elle provoque un nouveau mode de transactions : les expéditions par eau.

Aux quais de la Seine, on charge maintenant, pour les villes du réseau, des fers forgés, étirés et ouvrés, des machines et outils : soit qu'ils aient été fabriqués sur place, soit qu'ils proviennent des usines de l'Est et du Centre. Paris fixe le cours des métaux. De même pour les sucres, dont il dispute le marché au Havre.

Il est l'une des premières places pour la vente des vins. De 1818 à 1823, les arrivages de la Basse-Seine à Bercy, au port Saint-Bernard et aux dépôts de Neuilly, Puteaux et Passy sont par an de 600 000 hec-

tolitres; ceux de la Haute-Seine de 2 000 000 d'hectolitres. La capitale en consomme le tiers, la banlieue un autre tiers ; le reste est expédié par eau ou par terre, en Seine-et-Oise et dans nombre de villes.

Paris est aussi un centre de distribution pour les sels. Les habitants se servent, en 1825, de 3 853 tonnes de sel, tandis que le port en manutentionne 11 691 tonnes.

Paris livre des houilles de Saint-Étienne à Rouen et aux ports de l'Oise, des bois aux villes de la Basse-Seine. « Dans les bonnes années, et lorsque l'exportation est permise, il devient, par sa situation, un point central d'expédition en farines vers le Midi, et en grains sur le Havre [1] ».

Ce trafic a été créé par la navigation. Le roulage, trop onéreux, ne l'aurait pu susciter. D'ailleurs il est accaparé par le transport des cotons, du café, des épiceries, des drogueries, que la capitale amasse dans ses magasins ou réexpédie vers la Haute-Seine, l'Allemagne, la Suisse.

Les expéditions de Paris ne se font guère par les rivières d'amont ni par la Loire, dont la remonte opposerait aux chargements trop de dangers : mais par l'Oise canalisée et surtout par la Basse-Seine. Dès 1823, un millier de bateaux repartent de Paris à plein, et quelques centaines de trains de bois sont dirigés sur Conflans et sur Rouen. Ces chiffres s'élèvent peu à peu.

1. Dalembert. *Mémoire concernant l'approvisionnement de la ville de Paris.* Juin 1830.

Paris grande place de commerce. — Le mouvement du port de Paris se résume, dès 1824, en les chiffres suivants : 15 276 bateaux et 6 304 trains entrants, 1 266 000 tonnes de marchandises.

L'ouverture des canaux de la ville augmente encore ce trafic. L'Oise, amendée en 1825, suscite une active navigation. Les canaux de jonction, établis par le gouvernement de Juillet, étendent les relations par eau de la capitale. La marchandise de l'eau pèse, en 1840, 2 020 000 tonnes — dont 450 000 provenant de l'Oise, 400 000 de l'Yonne, elle atteint, en 1843, *2 177 000 tonnes.*

Point n'est besoin désormais de défendre l'approvisionnement de la métropole contre les entreprises des bourgs riverains : il est abondant à l'excès. Le commerce parisien peut, sans outrecuidance, prétendre à la direction des échanges, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Comment, notamment, ne chercherait-il pas à assurer le transit entre le Havre, avant-port du Nouveau-Monde, et l'Europe centrale?

Mais il se heurte à un gros obstacle, dans la conquête des marchés et dans la réexportation. Il était assujetti, pour tous les produits de provenance étrangère, au paiement immédiat des droits de douane, très lourds sous la Restauration. Formait-il, par prévoyance, des stocks, il retardait ainsi le remboursement de l'impôt par le consommateur et se trouvait avoir fait une grosse avance de fonds. D'autre part, ni la Suisse, ni l'Allemagne n'achèteraient des produits à ce point enchéris.

Les ports maritimes jouissaient au contraire, depuis l'an XI, de la faculté d'entrepôt. Leurs importateurs plaçaient la marchandise en franchise dans les magasins publics. Ils n'acquittaient de droits qu'à sa sortie, quand elle était écoulée en France; et ils n'en supportaient aucun, s'ils la réexportaient à l'étranger. Le marché des produits exotiques leur appartenait donc, inévitablement.

Dès 1814, la Chambre de commerce de Paris réclame, pour la capitale, les facilités consenties aux villes du littoral. Jean-Baptiste Say appuie cette requête. Mais les places maritimes s'en indignent et dénoncent les « désirs insatiables » de la métropole. Il faut toute une campagne, ardente et persévérante, auprès de l'opinion et des pouvoirs publics, pour que soit enfin promulguée la loi du 27 février 1832, qui autorise la création d'entrepôts dans les villes de l'intérieur.

Le port de la Villette et le port de la Seine se disputent aussitôt ce futur — et précieux — établissement. L'un argue de sa situation en plein centre du négoce, de ses commodités d'accès, qui ont décidé les importateurs de denrées coloniales à se fixer près de ses bassins. L'autre réplique qu'il est seul ouvert aux bateaux pontés de 400 à 500 tonneaux, et que cette grande navigation veut être soutenue.

Une commission, formée de conseillers municipaux, de membres de la Chambre de commerce et de quelques hauts fonctionnaires, émet, après

enquête, l'avis de construire deux entrepôts, l'un sur les canaux de la ville, l'autre sur la Seine. Les intérêts des deux navigations seront sauvegardés, et aussi ceux des compagnies concessionnaires et de l'État, puisque Paris possède des ports rivaux. Ainsi est-il stipulé par l'ordonnance royale du 28 juin 1833.

Mais l'entrepôt des Cygnes, sur le fleuve, ne couvre pas ses frais : il est fermé au début de 1839. L'État l'acquiert et en fait un magasin d'équipements militaires.

L'entrepôt des Marais, au canal Saint Martin, reçoit du cuivre, des cafés, du bois des îles, du cacao, du poivre, du plomb, des cornes de bœuf, des fanons de baleine, du sucre, de la gomme, des dents d'éléphant, nombre d'articles variés dont le total égale 15 124 tonnes en 1835, 26 669 en 1839, 31 800 en 1845. Il rend donc d'appréciables services au commerce : beaucoup moins, toutefois, qu'on ne l'avait espéré.

Comment le port de la Villette assurerait-il un trafic de transit entre le Havre et Rouen d'une part, l'Europe centrale d'autre part, avec ses aménagements étrécis, un fleuve si malaisément navigable, un réseau de rivières et canaux fort incomplet?

Les grands ingénieurs et commerçants de l'époque le comprennent si bien, qu'ils conçoivent un magnifique plan d'outillage : la construction d'un canal maritime du Havre à Paris, et son prolongement par un canal à grande section de Paris à Strasbourg! Ils se livrent, à ce propos, à des études techniques et

économiques approfondies ; ils obtiennent, non sans dlfficulté, l'approbation du pouvoir et s'érigent en société, pour passer à l'exécution. La révolution de 1830, l'apparition des chemins de fer ruinent cette admirable initiative. Le transit entre l'Europe centrale et le Nouveau-Monde, qu'allait accaparer le port d'Anvers, était perdu pour la métropole française — quelle que fût par ailleurs sa haute fortune [1].

1. V. sur cette tentative le chapitre huitième, *Le Transit de l'Est*, p. 254.

CHAPITRE III

LA SPÉCIALISATION DU PORT DE PARIS SON ROLE MODERNE (1845-1900)

I. — *La crise et la transformation* (1845-1855).
1° Les défectuosités de la navigation.
2° Les chemins de fer. — La crise.
3° La transformation des rivières. — Le port fluvial. — La batellerie.
II. — *Activité nouvelle sous le second Empire.*
1° Les améliorations.
2° Spécialisation du port.
III. — *De 1870 à 1900.*
1° Les lignes de navigation et l'abolition des péages.
2° Travaux au port de Paris.
3° La progression du tonnage.

I

LA CRISE ET LA TRANSFORMATION (1845-1855)

1° **Les Défectuosités de la navigation.** — L'activité de la navigation intérieure, au milieu du XIX[e] siècle, ne doit point faire illusion sur ses difficultés et ses insuffisances, qui proviennent essentiel-

lement de l'état déplorable des rivières. Les ingénieurs ne savent ou n'osent point encore en maîtriser le cours, ni en aplanir le lit. En Seine, sous Paris, entre Maisons et Bezons, émergent cinq hauts fonds : le chenal les contourne, si étroit que le vent y gêne, y interrompt même la navigation. Le chemin de halage ne suit pas la même rive : de sorte qu'en maints endroits l'attelage doit traverser le fleuve. Les transports sont extrêmement lents, et coûteux (12 à 18 fr. par tonne de Paris à Rouen). L'ingénieur Bérigny avait projeté, en 1834, une série d'ouvrages destinés à hausser le plan d'eau : le commerce avait préféré les dangers de la Seine libre à des barrages et des écluses, dont l'action était mal connue.

Sur la Haute-Seine, l'enchevêtrement des baissiers est pire encore. « J'ai vu à deux reprises, écrit un contemporain, les passagers [d'un coche d'eau] être obligés de faire à pied, et à l'ardeur du soleil, deux ou trois kilomètres pour alléger un bateau ne tirant que 50 à 60 centimètres [1]. » Les travaux commencés sous l'Empire entre Nogent et Troyes sont suspendus depuis 1813 et mal entretenus. — La Marne, dangereuse par la brusquerie de ses coudes et la variété de ses obstacles, ne peut être remontée. Le comte Daru, rapporteur de la Chambre des Pairs, constate que « toutes les marchandises qui partent du Havre, de Rouen et de Paris pour approvisionner

1. F. Aulagnier, *Études pratiques sur la navigation du centre, de l'est et du nord de la France*, 1841, p. 2.

l'est de la France, sont expédiées par terre, ce qui en double les frais[1]. »

Sur l'Yonne, où un ingénieur de mérite, Poirée, expérimente les barrages mobiles, la navigation est plus pittoresque qu'aisée. Elle a lieu par éclusées. On lâche les eaux, selon leur abondance, une ou plusieurs fois par semaine : bateaux et trains sont entraînés dans un pêle-mêle bariolé que dominent les « hurlements des mariniers », mais où les faibles embarcations ont chance d'être écrasées. Qu'une charbonnière s'ensable, toute une flottille est immobilisée! On recourt à de primitives manœuvres, parfois infructueuses : c'est à l'éclusée suivante à culbuter l'embâcle!

Seule l'Oise, depuis les travaux de 1832, est vraiment navigable. Le cours supérieur est longé par un canal latéral. Du confluent de l'Aisne à Pontoise, sept barrages modèrent le courant et élèvent le niveau de l'eau, le marinier n'a plus d'angoisses qu'au passage des ponts. En aval de Pontoise affleurent des atterrissements où s'échouent les bateaux imprudents.

Quant aux canaux, les ingénieurs savent bien les construire; mais ils restent inhabiles à prévenir les filtrations qui, jointes à l'évaporation, épuisent le flot. Pareilles mésaventures sont survenues aux canaux de l'Ourcq et de Saint-Quentin. Elles se reproduisent dans les canaux Saint-Martin et de Bour-

1. Séance du 10 juillet 1837.

gogne. La navigation souffre cruellement, sur celui-ci, de la pénurie d'eau. Dans le canal du Nivernais, qui se confond à diverses reprises avec l'Yonne, elle est entravée par le flottage. Dans les vieux canaux, ceux du centre, de Briare et du Loing, autres graves défauts : les écluses sont étroites et les péages exorbitants.

Ces voies n'ont jamais même mouillage, mêmes dimensions. Le marinier se sert d'allèges et réitère à chaque transbordement retards, avaries et frais. Parfois un mauvais tronçon de rivière intercepte les communications. La batellerie ne se rend point du canal du Rhône au Rhin au canal de Bourgogne, car elle aurait à parcourir de l'un à l'autre 4 kilomètres en Saône presque infranchissables. De même, le canal de la Marne au Rhin ouvert, le transit ne pourra s'y effectuer, parce que la Marne offre, entre autres empêchements, un mouillage de 0 m. 50.

Dans la traversée de Paris, la Seine présente, à l'usage de la batellerie, une réplique de Charybde et Scylla. Chaque année, des bateaux qui ont pu enfiler l'arche du Diable sont « poussés avec une violence irrésistible et vont se briser contre la pile du Pont-au-Change qui est là, tout près, et en droite ligne sur leur chemin. C'est une chose déplorable que cette pile qui se trouve presque en face du débouché d'un pertuis et à deux longueurs de bateau seulement... Il faut vingt hommes pour descendre un bateau chargé de 50 ton-

neaux, et des équipages spéciaux pour les trains [1] ».

L'encombrement est inénarrable sur le fleuve. 14000 bateaux et 5000 trains parviennent chaque année aux ports d'amont, généralement par bandes. « L'étendue des berges de déchargement ou de tirage suffit à peine au quart des arrivages. » Les gares sont combles. Elles ne laissent entre elles qu'un mince défilé, « de sorte que lorsqu'un montant et un avalant se rencontrent, il faut serrer vers la droite et vers la gauche, et comme les deux lignes sont garnies, l'on écrase d'un côté un bateau, de l'autre un train ». Les toues qui arrivent stationnent sur les rives de la Marne et de la Haute-Seine. Qu'une crue, une débâcle se produise, ce sont d'inévitables sinistres. C'est la terreur des bateliers et du service de la navigation.

L'exploitation des berges n'est pas moins rudimentaire. On s'efforce de concilier les exigences de la manutention et celles du halage. Mais « il est facile de concevoir tous les inconvénients, tous les accidents qui résultent du passage incessant, sur une ligne de ports encombrés de marchandises, de six à huit chevaux attelés et qui traînent, de loin, un nombre quelquefois égal de bateaux, à l'aide d'une longue corde. Cette corde, niveau destructeur, renverse dans sa marche tout ce qu'elle rencontre, hommes et choses. Le mouvement des marchandises

1. Rapport de l'inspecteur général de la navigation, 10 décembre 1841, publié par le baron Ernouf, *P. Latour du Moulin, créateur de l'industrie du touage à vapeur*, 1877, p. 327.

sur les ports en est constamment ralenti, les ouvriers sont blessés, les travaux cessent; et sur la rivière, ce sont de terribles chocs que les bateaux à quai et les trains de bois reçoivent des trains montant. »

C'est l'infériorité du roulage qui assure le succès de la batellerie. Celle-ci n'a que de minimes frais de traction et l'importance de ses chargements lui permet de supporter de nombreuses dépenses accessoires. Le roulage ne déplace à la fois que de petites quantités de marchandises, il a besoin d'un puissant moteur, et ses débours, en cours de route et à l'arrivée, sont incessants.

La batellerie présente d'ordinaire, sur le prix du roulage, s'il s'agit de transporter cent tonnes à cent kilomètres, une économie de 1 300 francs[1].

Cependant elle doit subir un partage de trafic même le long de la Basse-Seine. C'est qu'elle est, nous l'avons vu, d'une lenteur désespérante ; qu'elle subit, au passage des pertuis, des frais (de pilotage et de halage) exceptionnels; qu'elle demeure, en un mot, foncièrement arriérée. — Vienne un concurrent outillé, comment pourra-t-elle lui résister?

2° **Les Chemins de fer. La crise.** — Ce compé-

			Par tonne et par 4 kilomètres
1.	Prix moyen par terre	Fr.	0,90
	Prix moyen par eau. Péage .	0,32	
	— Traction .	0,06	
			0,38
	Différence	Fr.	0,52

titeur, c'est le chemin de fer. A peine créé, il ravit à la batellerie son fret, au port de Paris ses arrivages. Une crise profonde assaille la navigation, qui heureusement ne l'achève point, mais la force à se régénérer.

Les premiers chemins de fer, toutefois, s'étaient présentés en serviteurs. Ceux de Saint-Étienne à Andrézieux, et d'Andrézieux à Roanne, charriaient la houille aux embarcadères de la Loire. Mais, dès que purent être établies de grandes lignes, la batellerie s'alarma et fut en effet lésée.

En mai 1843, la ligne Rouen-Paris entre en service. Un tarif unique y est appliqué pour le café, le fumier, les liqueurs, la houille, le riz, les pavés, le vin, les moellons, etc. « C'est la navigation que la Compagnie veut atteindre. » Elle y parvient. En 1840, la batellerie apportait à Paris 400 000 tonnes de produits du Havre, de Rouen ou de l'Eure, en 1845, elle ne livre plus que 255 000 tonnes. En 1850, les deux tiers de son ancien trafic lui ont été arrachés. Son chargement total est de 148 000 tonnes!

Cependant les mariniers, effrayés, ont atténué les prix. Le fret s'exhaussait précédemment, lors des basses eaux, jusqu'à 19 et 20 francs par tonne, de Paris à Rouen : il ne dépasse plus 14 francs. Écrasée de péages, la batellerie est en perte à ce taux. Mais elle retient une partie de sa clientèle, et elle se dédommage en maintenant de forts prix, 12 à 13 fr. en bonnes eaux.

La loi du 11 juin 1842 généralise le système mo-

derne de transports : de grandes lignes de chemins de fer sont prévues dans toutes les directions. De Paris, elles doivent diverger sur la Belgique par Lille et Valenciennes, sur l'Angleterre, sur l'Allemagne par Nancy et Strasbourg, sur la Méditerranée par Lyon et Marseille, sur l'Espagne par Poitiers et Bordeaux, sur l'Océan par Tours et Nantes, sur le centre par Bourges. Le réseau que la batellerie réclamait depuis des siècles se constitue ainsi à côté d'elle et contre elle.

L'engouement, comme sur la ligne de la Seine, fut très vif pour les nouveaux services. Le commerce en apprécia la rapidité et la sûreté. La batellerie fut délaissée; l'opinion se répandit qu'elle était démodée et, comme le roulage, condamnée à disparaître. Dès 1844, Ch. Dupin, l'ancien promoteur du canal maritime, demandait que l'on abandonnât les travaux du canal de la Marne au Rhin, et que les matériaux servissent à la construction de la voie ferrée. La répercussion sur le port de Paris fut douloureuse. Les grandes lignes étant ouvertes à des dates diverses, les pertes ne furent pas simultanées: successivement la Basse-Seine, les lignes de la Loire, l'Yonne éprouvèrent une diminution de trafic. Le mouvement du port atteignait, en 1843, 2 177 000 tonnes; il tombe en 1845 à 1 930 000 tonnes. L'année suivante, des arrivages de houille, de bois, de fers, grossissent ce chiffre. Mais en 1848, les troubles révolutionnaires aggravent la crise. On n'enregistre sur le port de Paris que 14 648 bateaux, 1 685 trains,

1 367 000 tonnes, comme vingt-cinq ans auparavant!

Dans cette disgrâce, et malgré quelques découragements, des raisons d'espérer et d'agir furent discernées. On comprit que ce n'était point la navigation, mais ses procédés qui étaient condamnés. La traction par eau s'abaissait aisément à 0 fr. 02,952 par tonne kilométrique. Le même effort, par voie ferrée, revenait à 0 fr. 09.

La batellerie, gardant le privilège du bon marché, restait qualifiée pour le transport des marchandises pondéreuses. De plus, le bateau est à la disposition du marchand pendant une ou deux semaines, à l'arrivée. Ce sont les « jours de planche. » Ainsi le commerçant a le temps de vendre le chargement, et il le fait porter directement chez l'acheteur. Il évite le camionnage et le dépôt au chantier, d'autant plus onéreux que les produits sont plus lourds. La navigation demeure peu rapide, mais il suffit qu'elle se corrige et assure la régularité des livraisons. Elle conviendra au transport des matériaux, des charbons vendus à terme.

La puissance des chemins de fer, enfin, était limitée, le service des marchandises s'enrayait par suite des exigences du transport des voyageurs. L'encombrement se produisait et des ajournements dommageables s'ensuivaient dans la remise des colis, au grand mécontentement du négoce. De plus, si la création des chemins de fer avait entraîné la chute des frets, la présence de la batellerie empêchait les compagnies d'établir des tarifs élevés. Elles mon-

traient en effet des tendances menaçantes, et dès 1845, on signalait la « compression » que leur prédominance exclusive exercerait sur la production industrielle et commerciale.

En fait, la batellerie conservait pendant la crise, augmentait même son trafic de houilles. Elle en introduisait à Paris 395 000 tonnes en 1845, 567 000 tonnes en 1850 et 671 000 en 1855. Elle se contentait d'une rémunération de trois à cinq centimes par tonne et par kilomètre, tandis que les chemins de fer réclamaient de sept à dix centimes. L'exploitation des voies ferrées modérait de 30 à 50 p. 100 la hausse que l'hiver amenait à Paris sur les charbons. La batellerie ne laissait même échapper aucune des marchandises encombrantes, sur les voies satisfaisantes : le canal de l'Ourcq, qui charrie des bois et des pierres et qui offre de réelles facilités à la navigation, accroît son tonnage pendant la crise. Il conduit à la Villette une masse de 75 000 tonnes en 1840; 171 000 tonnes en 1845, et de 334 000 tonnes, soit triplée, en 1856!

La navigation intérieure répondait donc vraiment aux besoins de la grande industrie, et il était indispensable qu'elle se rénovât.

3° **La Transformation des rivières.** — Les barrages mobiles à aiguilles inventés par l'ingénieur de l'Yonne, Poirée, semblaient donner enfin le moyen de discipliner les cours d'eau. On tint à procéder à un dernier essai, en Seine : un barrage, avec écluses en dérivation, fut aménagé de 1838 à 1840 au

passage tristement fameux de la Morue. L'efficacité en fut complète, et les pouvoirs publics, conscients de l'urgence des améliorations, prescrivirent, par la loi du 31 mai 1846, le réglage du fleuve.

L'ingénieur était d'avis d'installer entre Paris et Rouen douze retenues, qui procureraient à la batellerie un tirant d'eau de 2 mètres. L'autorité crut suffisant d'établir un mouillage de 1 m. 60, par six barrages. Et les ouvrages furent successivement construits à Andrésy (1846), à la Garenne (1847), à Poses (1850) et à Meulan (1853). On rectifia les rives, et on répara les chemins de halage, le tout au prix de 13 148 000 francs. En même temps, on remaniait le lit de la Seine maritime, et de Paris à Montereau d'utiles travaux étaient accomplis.

Sur les affluents, il parut plus expédient d'ouvrir des canaux latéraux : deux furent commencés, sur les sections les plus dangereuses de la Marne, et un autre le long de l'Aisne. Une dérivation fut percée de l'Aisne à la Marne. Le canal de la Marne au Rhin fut continué, grâce à son ingénieur, qui rappelle « la question de savoir lequel des ports de Rotterdam ou d'Anvers et d'Ostende, ou du Havre sera le port de l Allemagne méridionale et de la Suisse sur l'Océan[1] ». Quelques travaux furent exécutés sur l'Oise et l'Yonne.

C'est donc une mise en état des rivières que l'on entreprend. Commencée en 1838, elle se poursuit

1. Ch. Collignon, *Du concours des canaux et des chemins de fer et de l'achèvement du canal de la Marne au Rhin*, 1845.

pendant une quinzaine d'années. Vers 1853, bien des imperfections, bien des lacunes gêneront encore la navigation intérieure, mais elle ne sera plus exposée aux périls, aux attentes d'une ère barbare.

Le Port fluvial. — La Seine, dans Paris, restait paradoxalement obstruée et dangereuse. La vieille ligne brisée de ses quais, bas, étroits, n'arrêtait point les débordements du fleuve, qui inondait périodiquement rues et maisons avoisinantes. Elle enserrait au contraire et étouffait le trafic par eau.

Une complète transformation est décidée en 1846. On encaissera la Seine entre deux remparts plus élevés pour protéger la ville contre les crues. On exhaussera donc les berges; on les rectifiera en supprimant les anfractuosités du fleuve. On rétrécira son lit et on extraira les bancs de sable. On modifiera les ponts qui forment obstacle. Le petit bras sera rendu navigable; dans ce but il sera canalisé et fermé par un barrage éclusé à la Monnaie : une hauteur d'eau suffisante sera ainsi maintenue partout.

En même temps, on relèvera les ports, qui doivent être soustraits aux atteintes des hautes eaux. On les reliera par une banquette de halage, longeant le bas des quais. Toutes rampes, voies charretières seront assez spacieuses pour se prêter à une circulation active.

Dix ans durant, de 1845 à 1855, les rives de la Seine sont de bruyants chantiers, où peinent terrassiers et maçons, où halètent les machines à vapeur. Les premiers changements sont faits en aval. Dès 1843,

l'île Louvier est annexée à la rive droite, les eaux forment là désormais un seul jet, épaissi. Le redressement de la rive, la réfection des quais sont ensuite continués de la Grève au Louvre. En 1849, on creuse le lit en amont du Pont-Neuf et plus tard en aval. En 1851, dragage du fleuve et remblaiement des berges sont achevés jusqu'à la Concorde; on attaque les ouvrages qui s'échelonneront jusqu'à la gare de Grenelle. Quatre ports de tirage, accordés aux marchands de bois en 1849, sont aménagés aux Invalides, à l'Esplanade, au Gros-Caillou et à l'île des Cygnes. Berges de la Conférence et Debilly s'achèvent en 1856.

L'œuvre la plus difficultueuse est la canalisation du petit bras, qui comporte la reconstruction du Pont-au-Double et du Petit-Pont. Dès l'été et l'automne 1848, elle est en cours. Les sables et galets provenant des affouillements sont jetés sur la berge gauche et sur l'îlot du Pont-Neuf, qui devient un square spacieux. Les fondations de l'écluse de la Monnaie occupent jusqu'à trois cents ouvriers. En 1851, on élargit le quai de l'Institut. L'Empire clôt l'entreprise.

La Seine se trouve désormais comme dans un coquet écrin. Des bas-ports commodes se succèdent sur ses bords. La batellerie peut suivre son cours sans danger, en empruntant le grand ou le petit bras. Le maître des ponts n'a plus de raison d'être : son service est supprimé, par ordonnance de police, à dater du 1er octobre 1854.

Le port de la Villette, s'il ne subit point de méta-

morphose semblable, complète son outillage. Les magasins généraux, que sollicite le commerce, étant enfin autorisés (1848), une société en édifie près du grand bassin pour les grains (1854) — où la compagnie de l'Ourcq en installe également; et au Pont-de-Flandre, sur le canal Saint-Denis, pour tous produits, huiles, vins, esprits, etc. (1854). Le trafic prend possession de la gare de l'Arsenal, — simple refuge jusqu'alors; un long bas-port y est construit, propre à la réception et la manutention des marchandises.

La Batellerie. — Il fallait que la transformation des voies navigables et du port fût faite, pour que la batellerie se modifiât à son tour. Les petits mariniers, privés de capitaux, ne peuvent d'ailleurs renouveler que fort lentement leur matériel.

Dès cette époque cependant, des systèmes de traction mécanique apparaissent, qu'exploitent des compagnies, mais dont le plus humble batelier est invité à bénéficier. Le remorquage par des vapeurs, qui halent plusieurs péniches et chalands, se développe sur le fleuve. Les vapeurs, à quille, et à fort tirant d'eau, en raison du poids des machines, ne naviguent qu'en bonnes eaux. Mais les toueurs à vapeur, qui ne présentent pas ces inconvénients, sont inventés. Un service de touage sur chaîne noyée fut établi en 1845 de la Tournelle au Port-à-l'Anglais et la même année la traction animée fut abolie dans Paris. En 1848, les haleurs obtinrent, il est vrai, d'être à nouveau autorisés, mais le touage

était désormais hors de pair. En 1854, le service fut prolongé, par une seconde compagnie, de la Monnaie à Pontoise.

C'était le début d'une navigation nouvelle, plus rapide, plus régulière et par suite plus économique[1].

II

ACTIVITÉ NOUVELLE SOUS LE SECOND EMPIRE

1. **Les Améliorations.** — Le gouvernement impérial favorise de tout son pouvoir le développement des chemins de fer. Il forme de puissantes compagnies et leur concède des milliers de kilomètres à construire et à exploiter : de 1851 à 1863 le réseau définitif et éventuel passe de 3 903 à 19 914 kilomètres.

Ces compagnies opposent à la batellerie une concurrence implacable. Elles diminuent le prix des transports, sur les lignes parallèles aux cours d'eau, et consentent des tarifs réduits, dits d'abonnement, aux expéditeurs qui s'engagent à livrer toutes leurs marchandises « à elles-mêmes, à l'exclusion » de la batellerie. C'est ainsi qu'en 1858, la Compagnie du canal du Midi doit céder son exploitation à la Compagnie rivale de chemin de fer.

Dans le bassin parisien, toutefois, les mariniers

1. Sur 100 bateaux entrant, 2 en 1840, 30 en 1856 sont, d'après l'inspecteur de la navigation, mus par la vapeur (touage, remorquage, etc.).

résistent et progressent: les compagnies abaissant à 0 fr. 04 par tonne kilométrique le prix de transport des houilles, ils fixent le fret à 0,02, en sacrifiant l'amortissement de leur capital.

Ils demandent au gouvernement l'abolition des droits de navigation, la prohibition des tarifs conditionnels sur les chemins de fer. L'industrie houillère leur prête appui, mécontente des pratiques des grandes compagnies : cherté sur les lignes non concurrencées, tarifs favorables à l'importation et au transit, etc.

C'est en 1859-1860 seulement que le gouvernement entend ces doléances. Il inaugure alors sa politique de liberté commerciale. Comme en 1815, les produits britanniques menacent de se répandre en France. Il convient d'assurer aux grosses industries nationales le bon marché des transports.

Dès le 27 février 1860, paraît au *Moniteur* un rapport du ministre des travaux publics à l'empereur, qui traite des voies navigables. Rouher propose sur celles du bassin parisien toute une série d'améliorations propres à compléter le réglage des rivières et l'alimentation des canaux. Il annonce, à dater du 1er avril, l'interdiction des tarifs d'abonnement.

La Basse-Seine a recouvré son trafic ancien. Cependant elle ne présente pas partout le mouillage de 1 m. 60 promis à la navigation. Deux nouveaux barrages sont posés : l'un dans le cours inférieur, à Martot (1862); l'autre, à Suresnes (1864), ralentit le courant et accroît le tirant d'eau à Paris. Le fleuve

devient, dans la capitale, comme un long bassin où la remonte est beaucoup moins ardue que jadis. A la fin de l'Empire, l'administration, désireuse de mieux, commence des ouvrages qui élèveront à 2 mètres la hauteur d'eau, de Rouen à Paris (D. 11 août 1866). C'est cette profondeur qu'à la même époque on donne au canal latéral à l'Oise. N'est-il pas l'exutoire de toutes les industries du nord sur la capitale?

La Haute-Seine, où se rassemblent les apports de l'Aube, de l'Yonne, de la Loire et de la Marne, est la grande voie collectrice du port. Elle a été jusqu'à ce jour assez négligée des ingénieurs. On se met, après 1860, à la nantir, entre Montereau et Paris, de neuf barrages, qui procureront un mouillage d'un mètre. Quelques travaux complémentaires le porteront à 1 m. 50, vers 1871.

On avait compté faire de la Marne une grande voie marchande sur la Suisse et l'Alsace-Lorraine. Un canal latéral de Vitry à Epernay et deux petites dérivations Meaux-Chalifert et Saint-Maur, avaient été ouverts, ainsi que le canal de la Marne au Rhin, achevé en 1853. Mais ils restaient déserts, parce que prolongés par la rivière, toujours aussi difficilement navigable. Les péniches de l'Est qui parvenaient à Épernay, avec un tirant d'eau de 1 m. 50, devaient se décharger en deux allèges, pour n'avoir plus que 0 m. 50, d'où frais prohibitifs. Cent millions avaient été dépensés. « Moins de dix millions sont nécessaires pour rendre fructueux ces énormes sacrifices

en complétant la canalisation entre Épernay et Paris. » Les dragages utiles sont prescrits et, pendant les dernières années de l'Empire, le trafic s'accoutume à cette ligne.

On tâche à rendre permanente la navigation par éclusées de l'Yonne. On essaie de compléter l'alimentation des canaux des Ardennes, du Centre, du Nivernais et d'étancher le canal de Bourgogne.

Les mariniers voient leur première revendication accueillie : les droits de navigation sont réduits de près de moitié en 1860 sur les voies qu'exploite l'État. Les canaux concédés, ceux de Briare, d'Orléans et du Loing, ceux de l'Oise sont rachetés en 1853 et les péages diminués. En 1867, un tarif nouveau est édicté, d'après lequel la taxe n'est plus, en moyenne, que de 0 fr. 0023 par tonne kilométrique.

La régularisation du cours des rivières comporte d'importantes conséquences pour la batellerie. Tout d'abord, le flottage tend à disparaître. A la fin de la Révolution, 8 000 trains venaient, chaque année, s'échouer au port. De 1855 à 1861, il n'en arrive plus qu'une moyenne de 3 978 et de 1862 à 1867 qu'environ 2 478. C'est que les barrages amortissent le courant, qui n'est plus assez fort pour entraîner les trains ; de plus, il est très pénible de manier dans les rivières profondes les pieux ferrés avec lesquels on dirige le convoi ; enfin le passage des écluses est, pour ces vastes radeaux, difficile, sinon impossible.

Les bateaux ne peuvent pas davantage, maintenant,

descendre au fil de l'eau. Ils substituent de plus en plus à la force motrice hydraulique — ou au halage — la traction à vapeur. En 1863, « les bateaux à vapeur porteurs de marchandises se sont multipliés d'une manière tout à fait remarquable [1] », au moins sur la Basse-Seine. Ils appartiennent souvent à des sociétés de transport. Mais l'humble marinier loue les services de remorqueurs. Le touage est définitivement accepté : un service sur chaîne noyée est autorisé en 1859 entre Paris et Montereau, en 1860 entre Conflans et Rouen ; un autre est installé en 1866 dans le souterrain du canal de Bourgogne. Le touage paraît à la fois économique et pratique. La chaîne « de touage, pense-t-on, est appelée à devenir le rail de la navigation [2] ».

La batellerie compense ces frais nouveaux en employant des péniches et chalands de gros tonnage. Le prix de construction, la solde de l'équipage, les frais de traction ne sont que peu accrus, et le transport est d'une tout autre importance. Les besognes de 350 à 500 tonnes se généralisent sur la Basse-Seine et les péniches de 300 tonnes sur les canaux. Le canal Saint-Denis sert, en 1866, à 7800 bateaux d'un chargement de 980000 tonnes. En 1877, le tonnage sera de 1135000 t. de produits, portés par 7100 bateaux !

Au port de Paris, transformé par les grands travaux,

1. Inspection de la Navigation. *Registres de Correspondance*, 8 juin 1863.

2. Ch. Labrousse, *Du touage sur chaîne noyée*, 1865.

de 1845-1855, peu de modifications sont apportées, sous l'Empire.

En 1859, a lieu l'annexion à la capitale des communes suburbaines comprises dans les fortifications ; les ports de Bercy, Grenelle, Passy, considérés déjà comme dépendances de celui de Paris, participent plus étroitement à l'approvisionnement de la ville; leur tonnage augmente. Pour desservir les usines de Javel, on décide d'accoler un bas-port au nouveau viaduc. Bercy perd ses immunités fiscales ; on les compense par la création d'un entrepôt des vins.

A la Villette, la Société des Magasins généraux bâtit de nouveaux établissements, munis d'engins de levage et desservis par un chenal (nov. 1858, — avril 1859) ; ils sont érigés en entrepôt réel de douane, l'entrepôt des Marais étant supprimé (1865); ils reçoivent des grains, farines, fécules, vins et huiles, etc.

Par contre, l'ouverture du boulevard du Prince-Eugène entraîne la mise en tunnel du canal Saint-Martin, sur près de deux kilomètres, du Marais à la Bastille (1859-1861). La Compagnie n'entend pas conserver l'exploitation de cette voie dépréciée. La ville lui verse une indemnité de 1 338 800 francs, pour compenser la perte permanente causée par les travaux. Et elle lui rachète ses droits « moyennant soixante et une annuités de 180 000 francs chacune, représentant en moyenne les produits amoindris qui pourront être réalisés ».

Un défaut d'étanchéité fait que le canal de l'Ourcq n'apporte point à Paris la quantité d'eau nécessaire. Sous l'action des sécheresses anormales de 1861 à 1865, la navigation doit être à diverses reprises interrompue. La ville construit alors, à Trilbardou et Isles-les-Meldeuses, deux usines hydrauliques, pour puiser dans la Marne et rejeter dans l'Ourcq 83000 mètres cubes d'eau, par jour.

L'amélioration la plus importante réalisée sous le second Empire, au port de Paris, est d'ordre administratif : c'est la suppression du régime du passavant. Les mariniers ne sont plus astreints à d'odieux stationnements, dans les gares d'approche : ils accèdent directement aux quais, en demandant simplement, aux inspecteurs de la navigation, l'indication de l'endroit libre, où ils peuvent accoster.

C'est que les marchés fluviaux ont enfin disparu — sauf quelques exceptions — et, avec eux, le stationnement indéfini des bateaux, le dépôt prolongé des marchandises, la présence sur les berges d'une foule encombrante, etc. Cette grande réforme, dont nous avons signalé l'amorce dès la Restauration, résulte de causes diverses : refoulement de la population laborieuse vers les faubourgs, modification totale des abords du fleuve, transformation du trafic de l'eau, qui acquiert un rôle tout autre que par le passé.

2° **Spécialisation du port.** — Le siège de l'approvisionnement n'est plus le port : ce sont ces immenses Halles Centrales, que l'Empire se met à édifier. Le fleuve a cessé, en effet, d'être le grand pourvoyeur.

Ce sont les voies ferrées qui apportent les denrées alimentaires.

Devant cette concurrence puissante, la batellerie parisienne a dû renoncer au trafic des marchandises légères et coûteuses, et se spécialiser dans celui des marchandises pondéreuses : matériaux, combustibles, minerais, bois, matières premières, etc. Par la force même des choses, elle se met au service de la grosse production.

Le second Empire marque précisément l'épanouissement de ces fabrications, que nous avons vu apparaître et se développer à Paris depuis 1815 : une politique douanière plus libérale, l'organisation du crédit, le développement des moyens de communication leur sont autant de vigoureux stimulants.

Il est, avant toutes autres, une industrie à laquelle il donne une impulsion inouïe : celle de la construction. Napoléon III rêve d'une capitale moderne, assainie, aérée, ample, fleurie, opulente, ouverte, par de larges voies, à l'intense circulation qu'exigent la puissante production et le grand commerce de l'ère de la vapeur. Dès 1855, il entreprend la rénovation complète du Paris historique, et il fait édifier tout autour (ainsi en aplanissant la colline du Trocadéro) une fastueuse ville nouvelle.

Paris comptait 26 801 maisons en 1817. Quarante ans après, au moment où l'Empire ouvre ses chantiers, il n'en renferme que 3 374 de plus, soit 30 175. De nombreux édifices surgissent, les communes limitrophes sont incluses, le nombre des maisons dans

l'enceinte est, en 1861, de 55160. Onze ans encore, et malgré les désastres du siège et de la Commune, la capitale contient 64 203 maisons.

L'industrie du bâtiment est l'une des toutes premières. L'enquête de 1860 dénombre 5 378 entreprises de construction, et évalue leur chiffre d'affaires à plus de 315 millions par an, soit le dixième environ de la valeur de la production totale de Paris !

Si un millier de maisons sont ainsi construites chaque année, si une ville neuve émerge des démolitions et des terrains vagues, c'est au port de Paris qu'on le doit. C'est grâce à lui que les matériaux surabondent et restent abordables. Pierres de taille, pierres meulières, chaux, sable, plâtre proviennent en effet des bords de la Haute-Seine, du Loing, de l'Ourcq, de l'Yonne, de l'Oise, et sont déchargés par la batellerie aux quais de la Villette ou du fleuve. Le canal de l'Ourcq acquiert, de ce chef, un tonnage considérable : 333 000 tonnes en 1856, 423 000 tonnes en 1865.

Ce sont d'énormes amoncellements, que forment, sur les berges de la capitale, les matériaux de construction : 598 000 tonnes en 1855, 942 000 tonnes en 1859. Les besoins anormaux de l'industrie font grossir encore ces apports. Ils atteignent 1 382 000, puis 1 745 000 tonnes, en 1863 et en 1869. Mais à cette date ils sont en partie réexpédiés sur diverses régions. La progression, en quatorze ans, est de 200 p. 100 !

La houille devient, sous le second Empire, le seul combustible dont usent les établissements de grande

production. L'extraction, dans les mines françaises, passe de 3700000 tonnes en 1843 à 7500000 tonnes en 1859 et à 16900000 tonnes en 1873. La consommation s'élève de 7376000 tonnes, en 1851, pour l'ensemble du pays, à 21 millions de tonnes en 1866.

Les chemins de fer, eux-mêmes grands consommateurs de charbon, peuvent donc en entreprendre le transport, sans diminuer la part de la navigation, et c'est ce qui se produit. Les houillères du Nord et du Bassin belge sont, depuis la monarchie de Juillet, les principaux expéditeurs sur Paris. Or, en 1848-1849, leurs charbons étaient charriés au loin, 2 326 à 2 553 milliers de tonnes par les voies navigables et seulement 60 à 70 000 tonnes par les voies ferrées. En 1856, les chemins de fer en voiturent 620 000 t., leurs rivales 2800000 tonnes.

Grâce à l'opportune prospérité des charbonnages, la batellerie parisienne dépose donc à la Villette et sur les bas-ports de la Seine d'énormes charges de houille. Elles s'additionnent souvent d'un poids nouveau, malgré la concurrence acharnée et les malaises de l'industrie. Elles sont de 671 000 tonnes en 1855, et les quatre années suivantes de 622000 tonnes, soit en faible recul. De 1861 à 1865 la moyenne en remonte à 737 000 tonnes, et de 1866 à 1869, elle se hausse à 877 000 tonnes. Ce combustible alimente la production parisienne : l'industrie des fils et tissus, qui compte dans la capitale, en 1860, 23800 établissements et fait pour 454500000 francs d'articles;

celles de l'acier, du fer, du cuivre, du zinc, dont la fabrication est évaluée à 163800000 francs, etc.

Ainsi, la cause de l'activité du port transformé, c'est la demande extraordinaire de matériaux de construction et de houille, qui se manifeste sous l'Empire. Les apports réunis de ces deux marchandises, en 1869, égalent 2 624000 tonnes, chiffre supérieur à la somme des arrivages si divers parvenus en 1840.

Par contre, le trafic du bois entre dans une décroissance qui ne cessera, depuis lors, de s'accentuer lentement. C'est que le flottage, qui amenait à vil prix bûches et troncs d'arbre à peine équarris, devient, comme nous l'avons vu, impraticable. Peut-être aussi les forêts du bassin parisien s'épuisent-elles. L'enchérissement du bois oblige maintes familles à recourir aux dérivés de la houille pour la cuisson des aliments et le chauffage. Dans la construction, l'emploi du fer tend à se substituer à celui du bois. Et l'ameublement met en œuvre d'assez coûteuses essences exotiques, que les voiliers transportent d'Amérique au Havre, et que le chemin de fer se charge de transmettre à Paris.

Pendant la période sexennale 1856 à 1862 (1860 exclu), il entre au port une moyenne annuelle de 709213 t. de bois, intact ou calciné, — dont 352221 t. de bois à brûler, 304190 t. de bois à œuvrer et 52802 t. de charbon de bois. Sur ces trois catégories, s'étend la même défaveur. Il est débarqué pendant la période correspondante de 1864 à 1869 une moyenne de

39416 t. de charbon de bois, 274433 t. de bois de charpente et de menuiserie, 298399 t. de bois de chauffage : soit un total annuel amoindri : 612248 t.

Ce n'est point parce que le vin est plus rare ou moins apprécié que les arrivages par eau de Champagne, de Bourgogne, de Bordeaux, de Languedoc diminuent. Sous l'Empire et les monarchies constitutionnelles, la consommation en est à Paris de huit à neuf cent mille hectolitres. De 1860 à 1865, dans la capitale agrandie et enrichie du second Empire, elle atteint à 2 500 000 hectolitres et de 1866 à 1869 à 3 605 000 hectolitres.

Mais la batellerie n'apportait naguère les vins du Midi qu'à force de temps et de labeur, par de longs détours sur des cours d'eau et des canaux disparates. Les péniches qui descendaient de Bourgogne devaient s'exposer sur l'Yonne aux dangers de la navigation par éclusées : heurts, enlizements, etc. Les marchands optèrent donc, avec empressement, pour la voie ferrée. Restaient les vins de Champagne, que les deux entreprises de transport se disputèrent. — L'achèvement des grandes lignes, par suite, provoqua une perte sèche pour la navigation parisienne. Elle amenait à Paris, de 1850 à 1854, une moyenne de 163 000 tonnes de vins. Brusquement, en 1855, elle n'en apporta plus que 37 000 tonnes et, au comble de son infortune, 23 000 tonnes en 1861 et 1862.

Tout l'achalandage ancien de la batellerie n'est point irrémédiablement perdu pour elle. La popula-

tion parisienne s'augmente avec rapidité sous le second Empire. En 1851, elle était formée d'un million d'habitants. Dix ans après, l'annexion effectuée, elle en comprend six cent mille de plus. Puis elle grossit chaque année de 25 000 immigrants, et, en 1866, se compose de 1 825 274 habitants. Les chemins de fer ont donc fort à faire, pour apporter l'énorme excédent de denrées désormais nécessaires. Ils n'y suffisent point. Et la batellerie réorganisée peut reprendre partie de ses fonctions d'autrefois.

Pendant les six années qui terminent la crise du port, de 1850 à 1855, céréales et fourrages n'avaient pas donné lieu à un trafic par eau de plus de 78 000 tonnes, moyenne annuelle. En 1861, la suppression de l'échelle mobile stimule le commerce des grains. Importateurs étrangers et cultivateurs français ont intérêt à ne dédaigner aucun moyen, pour assurer le bon marché de leurs produits. En 1863, l'industrie de la boulangerie est affranchie et fleurit à Paris. Les arrivages de céréales et de fourrages doublent. De 1856 à 1869, ils équivalent en moyenne à 146 000 tonnes par an.

Une progression analogue se produit sur les marchandises diverses, qui, isolées, semblent négligeables, mais dont l'ensemble est important. Ce sont des denrées agricoles, fruits, liqueurs, ou des objets fabriqués, des produits étrangers ou des matières premières. En 1855, il en était déchargé sur le port de Paris 169 000 tonnes : en 1869, il en parvint 220 000 tonnes, chiffre inférieur même à

celui des années précédentes. Cette reprise se peut constater aussi sur les vins; l'apport, si amaigri, se relève en 1857-1860 à 63 000 tonnes en moyenne.

Fourrages et céréales, vins et marchandises diverses, présentent un tonnage de 481 000 tonnes en 1868, de 414 000 tonnes en 1869, année moins favorable. C'est le huitième environ du mouvement total du port. Encore peut-on ajouter à ces arrivages ceux de métaux; ils ont été fort diminués et restent compromis. Le Creusot, dont la production est triplée sous l'Empire, expédie ses machines et autres articles par les chemins de fer, auxquels le lient d'étroits intérêts. L'industrie métallurgique à Paris, décidément trop éloignée des régions métallifères et houillères, se maintient sans se développer. Le port reçoit 49 000 tonnes de métaux, moyenne annuelle, de 1856 à 1859; 47 000 tonnes entre 1866 et 1869.

En définitive, le port de Paris n'a cessé, tout en se spécialisant, de se développer, sous le second Empire. De 1856 à 1869, en quatorze ans, la somme de ses arrivages s'est haussée de 2 520 000 tonnes à 3 675 000 tonnes : soit un gain de 1 150 000 tonnes ou du tiers.

Batellerie et chemins de fer se sont départagé l'œuvre de transport : ils pourront se disputer certains trafics mixtes, ils ne sauraient s'enlever l'un à l'autre leurs besognes respectives.

Une solidarité d'intérêts se révèle même entre eux. Ce sont les voies ferrées qui, en multipliant

les communications, ont provoqué l'activité du commerce, les progrès de l'industrie, une politique de liberté et, par suite, l'accroissement de la richesse générale. C'est cette opulence qui a rendu possible la transformation de Paris sous le second Empire. Par là les mariniers obtenaient un fret autre, matériaux de construction et houille, plus avantageux que l'ancien.

D'autre part, grâce aux apports par eau, abondants et peu coûteux, de combustibles et de matières premières, la production industrielle de la capitale se développait : et les chemins de fer, qui voiturent les objets fabriqués et sont, par suite, chargés de presque toutes les expéditions parisiennes en province et à l'étranger, en retiraient un bénéfice direct.

III

DE 1870 A 1900

1° **Les Lignes de navigation.** — La navigation intérieure était fort éloignée, toutefois, à la fin du second Empire, d'avoir une organisation comparable à celle des transports rivaux. La supériorité essentielle des chemins de fer était d'offrir au commerce, de la capitale aux divers centres commerciaux et industriels, des grandes lignes où les marchandises pussent circuler dans les mêmes wagons : cela grâce à l'admission sur tous les réseaux d'un même écarte-

ment des rails; grâce à la concentration des voies sur Paris et grâce à la constitution d'un petit nombre de puissantes compagnies. Canaux et rivières restaient au contraire d'une hétérogénéité incroyable, fréquentés par des bateaux de types très dissemblables; et les marchandises qui avaient à effectuer un long parcours par eau devaient subir de coûteux transbordements.

Il était donc nécessaire d'harmoniser tous les ouvrages accomplis, depuis 1845 surtout, sous la pression des circonstances : d'unifier les profondeurs des rivières et canaux, les dimensions de leurs écluses, les mouillages des bassins, les autres conditions de navigabilité; d'ouvrir les voies d'eau successives à un même courant commercial; de créer en un mot de grandes lignes de navigation.

L'une d'elles réclamait cependant un traitement de faveur : la Basse-Seine. C'était, depuis des siècles, le vœu immuable du port de Paris d'être relié à la mer par un chenal d'une exceptionnelle profondeur, accessible, en tout temps, à la grosse batellerie : de façon à entretenir des relations régulières et avantageuses avec les grands ports maritimes de l'étranger.

Enfin la batellerie se plaignait de demeurer astreinte au paiement de péages, qui, malgré des réductions successives, sous le second Empire, la grevaient sensiblement. Leur suppression, disait-elle, serait équitable, pour compenser les avantages de toute sorte : concession de monopole, garantie d'intérêts, etc., dévolus aux chemins de fer.

Deux éminents ingénieurs se vouèrent à la cause de la navigation intérieure et la firent triompher : Krantz et Freycinet.

Krantz avait dirigé, avant la guerre, les travaux propres à assurer en Basse-Seine un mouillage de 2 m. Il s'était alors convaincu que, par des ouvrages mieux compris, il serait aisé d'obtenir 3 m. 20. Élu député de la Seine en juillet 1871, il présenta à l'Assemblée Nationale sur le réseau navigable, notamment dans le bassin de Paris, des rapports remarquables. Il dénonça l'extrême diversité des types de canaux, et les conséquences fâcheuses qui s'ensuivaient pour le trafic par eau. Il montra le profit que la capitale retirerait d'un nouvel approfondissement de la Basse-Seine : l'économie seule réalisée sur les frais de traction des arrivages représentant, d'après ses calculs, un capital supérieur à la dépense qu'entraîneraient les travaux. Un magnifique avenir serait, grâce à la facilité des importations et des exportations, assuré au port de Paris.

Mais l'Assemblée Nationale ne disposait pas de crédits lui permettant de réaliser ces vastes ambitions. Elle se borna à faire continuer et compléter, en Basse-Seine et sur les autres voies, les travaux entrepris par l'Empire.

C'est à la République parlementaire, définitivement constituée en 1875, et désireuse de procurer à la France une ère d'expansion économique, que revient l'honneur de réaliser ce programme. Et c'est M. de Freycinet, sénateur de la Seine, puis ministre

des travaux publics après l'échec de l' « Ordre moral », qui dresse et fait accepter du Parlement les projets définitifs.

La loi du 5 août 1879 agence les rivières et canaux en un véritable réseau homogène, formé de lignes principales, ramifiées en quelque sorte en lignes secondaires. Paris se trouvait être le centre de la navigation intérieure. C'est de son port que rayonnèrent les grandes voies. Et les dimensions adoptées pour elles furent celles qui convenaient aux péniches flamandes de 300 tonnes, assidues à la Villette : soit de 2 m. de mouillage, 5 m. 20 de largeur et 38 m. 50 de longueur d'écluses. Seuls les biefs secondaires, d'intérêt local, furent maintenus d'une coupe plus petite.

De 1879 à 1896, l'aménagement des grandes lignes fut méthodiquement poursuivi. La ligne du Nord, de Paris à la frontière belge et aux ports de la mer du Nord, fut régularisée au prix d'une dizaine de millions; celle des Ardennes, par l'Aisne, parachevée. Celle de l'Est, de Paris à Nancy et à la frontière allemande par la Marne, fut unifiée moyennant une quinzaine de millions et complétée par le canal de la Haute-Marne à la Saône. La double ligne de Lyon par la Bourgogne et le Bourbonnais fut approfondie sur ses deux voies, canal de Bourgogne d'une part, canal du Centre d'autre part. La ligne de la Loire, par le Gâtinais, entraîna sur les canaux de Briare et du Loing, et plus encore sur le canal latéral au fleuve, des travaux considérables : de 1890 à 1898 ils

furent exécutés jusqu'à Digoin ; de 1898 à 1904 jusqu'à Roanne. De Briare à Roanne, sur un parcours de 250 kilomètres, la transformation du canal latéral coûta vingt-trois millions. En même temps, la Haute-Seine, exutoire des lignes de Lyon et de la Loire, était dotée, jusqu'à Montereau, du mouillage de 2 m. d'un coût de cinq millions.

Les pouvoirs publics comprirent l'utilité de relier Paris à la mer, par une voie pourvue de conditions de navigabilité hors de pair : n'était-ce point le moyen de garantir l'approvisionnement de la capitale dans certaines éventualités où le pays n'y pourrait suffire? La loi du 6 avril 1878 prescrivit entre Paris et Rouen l'établissement d'un mouillage de 3 m. 20, nécessaire aux bateaux d'un millier de tonnes. Pour l'assurer, de superbes ouvrages furent édifiés en Basse-Seine, de 1879 à 1886. Un système puissant de vannage permit de réduire à neuf, sur ce trajet de 243 kilomètres, le nombre des barrages. Chacun d'eux fut muni de deux écluses, l'une de 41 m. 60, affectée aux chalands isolés ; l'autre de 141 m., où pût se gîter un convoi de plusieurs bateaux. La dépense, primitivement fixée à 42 millions et demi, dépassa 57 millions[1]. — De Rouen au Havre la Seine maritime est accessible aux caboteurs ; il fut décidé, en 1880, de creuser le canal de Tancarville, afin d'éviter aux chalands les remous de l'estuaire.

Ces grandes mesures furent complétées par l'abo-

1. Ces barrages sont actuellement l'objet de vives critiques et discussions, cf. p. 272.

lition des droits de navigation. De par les lois du 21 décembre 1879 et 19 février 1880, le passage devint gratuit sur tous les fleuves et canaux de l'État.

En une vingtaine d'années, le gouvernement républicain accomplissait ainsi le programme préconisé par les plus éminents avocats et représentants de la navigation intérieure : quelle aide plus informée, plus entière eût-elle pu souhaiter?

2° **Travaux au port de Paris.** — L'approfondissement de la Basse-Seine rendait indispensable celui du fleuve, dans la traversée de la capitale : il fut prescrit par la loi du 21 juillet 1880 et occasionna une dépense nouvelle de dix millions et demi.

Tout d'abord il devenait impossible aux gros bateaux d'aborder aux berges en glacis, disposées jadis pour « tirer » à terre les trains de bois ou les barques légères ; et ces « ports de tirage » étaient nombreux encore, surtout à l'entrée et à la sortie de la rivière dans Paris. Il en résultait un réel encombrement aux terre-pleins du centre, tombant à pic dans les eaux. La transformation des ports de tirage en ports droits fut donc décidée, par décret du 1er septembre 1896. Elle était terminée en aval jusqu'au Champ de Mars pour l'Exposition de 1900. Elle s'est, depuis, achevée en amont jusqu'au port de Tolbiac, aux frais communs de l'État et de la ville. Ainsi, de nouveaux emplacements purent être procurés à la batellerie. Quelques autres lui sont encore destinés : seules trois ou quatre sections peu étendues de rives devant rester « en pente insensible ».

Le port de la Villette dut, comme le port fluvial, s'ouvrir aux gros chalands de la Basse-Seine. Le grand bassin fut affouillé, de façon à présenter le mouillage de 3 m. 20. Ses quais furent reconstruits, ses abords améliorés, ses hangars remis à neuf, avec les charpentes en fer de l'Exposition de 1878. Le canal Saint-Denis fut creusé au moyen de dragages. Ses écluses furent ramenées de douze à sept, que l'on pourvut de deux sas, l'un, de petites dimensions, affecté aux péniches flamandes, l'autre de 45m. sur 8 m. 20 réservé aux gros bateaux normands. Ces travaux, qui durèrent plusieurs années, coûtèrent 15 millions : 8 à la ville et 7 au département.

Malheureusement, le canal Saint-Martin conserve le mouillage de 2 m.: de sorte que le port de la Villette forme, pour les chalands de 300 à 500 tonnes, une impasse, d'où ils ne peuvent gagner la Haute-Seine[1].

En retour, le canal de l'Ourcq fut élargi jusqu'à sa sortie hors Paris et approfondi à 3 m. jusqu'à Pantin (1891-1895), afin de permettre à la batellerie du Nord d'apporter, sans transbordement, la houille aux nombreuses usines riveraines.

Une réforme importante avait précédé ces améliorations : le rachat par la ville, maîtresse du canal Saint-Martin depuis 1861, du bassin de la Villette et

1. En raison de ses dimensions étroites et de son insuffisante alimentation en eau, le canal Saint-Denis lui-même — et par suite le bassin de la Villette — ne reçoit pas, en effet, les bateaux de plus de 500 tonnes, ni de plus de 2 m.60 d'enfoncement.

des canaux Saint-Denis et de l'Ourcq, Il fut accompli par acte, revêtu des autorisations légales, du 20 juin 1876. La Compagnie, qui avait naguère consacré un capital de 4 232 670 francs à l'achèvement de ces ouvrages, acquérait droit à « quarante-six annuités de 540 000 francs chacune », payables de 1876 à 1922. Elle cédait ainsi, à un prix fort élevé, une exploitation qui avait été avantageuse pour elle.

Du moins la ville recouvrait-elle la maîtrise des tarifs, la libre disposition des eaux de l'Ourcq, et la facilité d'en affecter la part voulue à ses besoins édilitaires. Elle investit le service municipal des eaux de la gestion de ces canaux et bassins et réduisit sur toute leur étendue les droits de navigation du cinquième. Elle les a de nouveau diminués en 1904.

Remarquons que, si elle accomplit ensuite des travaux d'appropriation au port municipal, elle ne lui donna aucun agrandissement : de sorte que le trafic, favorisé par toutes les grandes mesures que nous avons relatées, est dans l'impossibilité de s'y développer.

3° **La Progression du tonnage.** — Les moyens nouveaux donnés à la batellerie parisienne, par la création de grandes lignes de navigation et une excellente jonction avec la mer, la diminution de ses charges, par suite de l'abolition des péages sur le réseau de l'État, lui donnent un admirable élan. Elle part à la conquête des gros tonnages.

Quelques compagnies de navigation se forment à Paris, qui groupent une flotte importante et mettent

à flot des bateaux d'un modèle perfectionné. Les chalands de 450 à 600 tonnes deviennent le type normal en Basse-Seine et des chalands de mille tonnes y apparaissent. Le remorquage se généralise en rivière. Sur toutes les voies d'eau se propage la péniche de 300 tonnes. La capacité moyenne des bateaux entrant au port de Paris augmente de près d'un tiers en vingt ans, de 1878 à 1898.

La guerre franco-allemande et la Commune avaient arrêté quelques mois le service fluvial. Il reprit aussitôt après : mais il ne mit pas moins de sept ans pour égaler le tonnage atteint à la fin de l'Empire. C'est alors que commencèrent à se manifester les effets des réformes.

En 1879, les arrivages au port de Paris dépassent quatre millions de tonnes, en 1882, cinq millions de tonnes, en 1891, six millions, en 1897, sept millions. De 1878 à 1898; en vingt ans, la progression excède 100 p. 100 : les chiffres des arrivages étant, à ces dates respectives, 3 830 000 tonnes et de 7 712 000. L'Exposition de 1900 provoque, dans l'année qui la précède, un apport extraordinaire, de 8 260 000 tonnes de marchandises[1] !

Les conditions nouvelles de la navigation lui permettent d'assurer une bonne part des évacuations et

1. Cf. *L'Annuaire statistique de Paris.* Chiffre de l'Inspection de la navigation, auquel il convient de soustraire environ 600 000 tonnes d'eaux vannes inscrites deux fois — aux chargements et aux déchargements — parce qu'elles sont transportées d'un point à un autre du port de Paris *largo sensu.*

expéditions hors la capitale. Elle charge ainsi en 1899 aux quais de la Seine et de la Villette, et emporte 3 369 000 tonnes de déblais, eaux vannes, matériaux, produits divers...

De sorte que le mouvement total du port de Paris, en cette année exceptionnelle, se chiffre par 11 638 000 tonnes!

CHAPITRE IV

LA NAVIGATION SUR PARIS

I. — *Les principaux courants d'apports.*

II. — *Les deux grandes voies commerciales d'aval.*

1° La ligne de la mer. — Sa prépondérance. — Son matériel flottant. — Le trafic de Rouen sur Paris. — Les importations du Havre.

2° La ligne du Nord. — Ses embranchements. — L'insuffisance et le doublement du canal de Saint-Quentin. — Nature du trafic. — La ligne des Ardennes.

III. — *Les lignes d'amont.*

1° Le rôle singulier de la Haute-Seine.

2° La ligne de la Loire : ses apports. — Roanne et Montluçon.

3° La ligne de l'Est.

4° La ligne de Lyon.

IV. — *Le canal de l'Ourcq et la question de son prolongement.*

1° Importance du canal de l'Ourcq.

2° Le canal de Soissons. — Projet. — Avantages. — Frais d'établissement.

V. — *Le rayon d'action du Port de Paris.*

1° Son étendue.

2° Les amendements propres à l'accroître. La batellerie.

I

LES PRINCIPAUX COURANTS D'APPORTS

L'historique du port de Paris met en évidence ce fait : de tout temps, et jusqu'à nos jours, quelle que soit la nature de son trafic, général autrefois, spécialisé de nos jours, ce port doit son importance à ses arrivages ; il est essentiellement chargé de pourvoir, par ses apports, aux besoins du grand centre de consommation qu'est la capitale de la France.

Le réseau parisien des voies navigables forme un vaste appareil d'aspiration, qui puise dans une aire de plus en plus étendue les produits des activités locales, et les dégorge sur la métropole.

La nature elle-même, la disposition du bassin séquanien destinait les exploitations extractives, forestières, industrielles, commerciales des vallées du fleuve et de ses affluents, à alimenter une agglomération humaine fixée dans la dépression médiane où s'élève Paris.

L'effort des siècles a consisté à prolonger la Haute-Seine, l'Yonne, la Marne, l'Oise, l'Aisne, etc., par des jonctions avec les autres systèmes fluviaux, de manière à accroître leur puissance aspirante.

Grâce à ces ouvrages, dont nous avons vu l'apparition successive, le bassin séquanien est le mieux aménagé de France pour le trafic par eau. Il *pré-*

sente plus de trois mille kilomètres de voies naturelles ou artificielles ouvertes à la navigation [1].

Il conviendrait d'y ajouter une bonne part de la longueur des réseaux voisins, puisque ce bassin est relié, en France, à celui de la Loire, au sud, du Rhône, à l'est, de la Meuse, et de l'Escaut au nord; et à l'étranger, aux bassins du Rhin et des rivières belges, sans compter que, par la Basse-Seine, il est en communication avec tous les ports maritimes du monde. En fait, la batellerie parisienne fréquente, de façon régulière, plus de 4 000 kilomètres de voies navigables.

L'importance respective de ces grandes routes d'eau, dont Paris est l'axe, a varié suivant leur état, leurs ramifications et suivant les besoins de la capitale. Dans le seul cours du XIXe siècle, un déplacement d'activité est fort sensible, de l'est à l'ouest.

Sous la Restauration, la Haute-Seine, l'Yonne et la Marne, l'Aube elle-même, qui traversent des régions agricoles et des plateaux boisés, fournissent, à elles seules, plus des deux tiers des apports à la capitale (705 p. 1 000). La Basse-Seine n'a qu'un rôle médiocre, l'Oise, un rôle insignifiant. Viennent l'utilisation de la vapeur dans l'industrie, l'amélioration du canal de Saint-Quentin et de l'Oise, cette rivière augmente régulièrement son contingent de houille, qui devient considérable. Puis la transformation de la Basse-Seine y suscite une navigation des plus

1. Dont les deux tiers environ formés de canaux.

actives. En même temps la consommation de bois étant ralentie, et les produits agricoles détournés par les voies ferrées, la Marne, l'Yonne, l'Aube, perdent une bonne part de leur trafic propre. L'Aube est aujourd'hui complètement déchue, et les deux autres rivières d'amont servent surtout à la batellerie venue des bassins voisins de la Meuse et du Rhin, du Rhône et de la Loire.

Les rôles se sont donc intervertis. Actuellement, le bassin inférieur de la Seine expédie au port de Paris, *intra* et *extra muros* une masse d'apport supérieure en tonnage et plus encore en valeur à celle qui provient de son bassin supérieur [1].

1. Il ne suffit point, pour être fixé à cet égard, de comparer les chiffres des arrivages à la remonte et à la descente, indiqués par la *Statistique de la navigation intérieure* : 2 835 000 tonnes seulement dans le premier cas, 3 135 000 dans le second (1908) (canal de l'Ourcq exclu). Ces chiffres sont fallacieux. Ils ne concernent en effet que les arrivages dans l'enceinte de Paris, Stains, Aubervilliers et Saint-Denis. Or le port de Paris comprend, nous le savons, maintes autres dépendances situées sur le fleuve, qui sont précisément des ports industriels, où parviennent en stocks considérables les charbons du Nord et d'Angleterre et où ne sont déposés qu'en bien moindres quantités les matériaux de construction dont sont formés les trois quarts des apports de la Haute-Seine. Il suffit, pour s'en convaincre, de consulter les statistiques des entrées dans ces ports annexes et celles qui ont trait à la répartition des houilles dans le bassin parisien.

D'ailleurs, l'Inspection de la navigation nous communique pour l'année 1909 et le port de Paris *largo sensu* une statistique d'où résultent les chiffres suivants : arrivages par la Basse-Seine et l'Oise, 5 042 000 t.; par la Haute-Seine (Ourcq exclu) 3 433 000 t.

Il importe de rechercher de façon précise quels sont, tant en aval qu'en amont, les centres de négoce et de production d'où proviennent ces énormes envois vers la capitale; quels sont les grands courants commerciaux qui convergent, par eau, sur Paris; quelle est leur importance respective.

II

LES DEUX GRANDES VOIES COMMERCIALES D'AVAL

1° La Ligne de la mer. — Dans le bassin inférieur du fleuve, qui détient actuellement la prépondérance commerciale, et par suite dans tout le réseau séquanien, il est une navigation hors de pair : celle qui suit la Basse-Seine elle-même.

Elle jette aux berges de la métropole, *intra* et *extra muros*, une somme de marchandises dont le tonnage est un peu dépassé par les matériaux de construction que fournit la Haute-Seine, — plus de deux millions et demi de tonnes annuellement, — mais dont le prix est d'une élévation unique[1].

Cette primatie, elle la doit à l'étendue des relations maritimes assurées par la Basse-Seine et ses ports,

1. La *Statistique de la navigation intérieure* porte les arrivages de la Basse-Seine à 1 495 000 t., ceux de la Haute-Seine à 2 081 000 t. (1908). L'Inspection de la navigation évalue les uns à 2 700 000 t., les autres à 2 768 000 t. (1909). Cf. sur ces divergences la note précédente.

Rouen et le Havre, à la variété des produits et denrées que les pays lointains adressent à la capitale française. C'est par elle que Paris complète, au moyen d'importations, ses approvisionnements. C'est à elle qu'il demanderait, en cas de guerre, récoltes déficitaires, crise sociale, etc., de pourvoir à son ravitaillement.

Elle la doit aussi à l'excellence de la voie, telle que l'ont faite les grands travaux, que nous avons relatés, prescrits par la loi Freycinet. Longue de 364 kilomètres de Paris au Havre, la Basse-Seine est, sur les deux tiers de ce parcours, jusqu'à Rouen (243 kil.), profonde de 3 m. 20, sans être traversée, comme nous l'avons vu, par plus de neuf barrages nantis chacun de grandes écluses, propres à recevoir des convois de bateaux. Sur le dernier tiers de ce parcours, n'existent ni barrage, ni pont, l'action des marées s'exerce librement, et le chenal n'a pas moins de six mètres de mouillage. Longeant l'estuaire, le canal de Tancarville (25 kil.) offre aux chalands la sécurité de ses eaux.

Le Matériel flottant. — Les promoteurs de l'approfondissement avaient compté rendre la remonte jusqu'à Paris possible aux petits navires de mer. « En portant à trois mètres le tirant d'eau effectif, dans la partie du fleuve qui nous occupe, écrivait M. Krantz en 1871, on arriverait à le transformer en un véritable bras de mer, accessible aux caboteurs de moyenne grandeur, et à faire de Paris un port de mer dans la limite de ce qui est vraiment

désirable[1] ». L'on vit en effet se créer, une fois cette importante mesure réalisée, un service direct de navigation des côtes d'Espagne au port Saint-Nicolas, sous les murailles même du Louvre; et un autre jusqu'à Londres. Mais le premier n'a pu surmonter les obstacles techniques et autres, et il a disparu. Le second n'a pas pris l'extension que l'on en pouvait attendre. Il occupe actuellement quatre vapeurs de 500 tonneaux, qui assurent deux départs par semaine dans chaque sens. Sans doute il est empêché de se développer par des causes étrangères à la navigation : habitudes contraires du commerce; modalités de la surtaxe d'entrepôt; dépenses excessives de manutention provoquées par l'absence d'outillage au port Saint-Nicolas; et surtout concurrence des compagnies de chemins de fer, qui appliquent le tarif d'exportation non point aux produits qu'ils lui transmettent à destination de l'étranger, mais à ceux seulement qu'ils remettent aux ports de mer. Toutefois, il semble bien que le motif essentiel de sa stagnation soit le coût de la navigation maritime et fluviale combinée : il faut un type spécial de petit caboteur, par là même de fabrication dispendieuse; de plus, la remonte du fleuve, en raison de sa lenteur inévitable, et du faible chargement, est coûteuse.

Une autre sorte de navires, propres à aller sur mer et sur fleuve, est préconisée à l'heure présente : les

1. *Note sur l'amélioration de la navigation de la Seine entre Paris et Rouen*, 1871, p. 43.

chalands de mer, d'un millier de tonnes. « Un remorqueur peut en traîner plusieurs et former des trains de chalands de mer, portant 4000 tonnes de marchandises et plus. Voilà 4000 tonnes, soit le chargement de 400 wagons, qui peuvent partir d'un port de mer, faire une traversée, entrer dans l'estuaire d'un fleuve approfondi et régularisé comme la Seine en aval de Paris et le remonter aussi loin qu'ils trouveront une profondeur de 3 mètres sans aucun transbordement. Est-il possible de former à Cardiff ou à Newcastle un train de chalands conduisant à Paris 4000 tonnes de charbon sans rompre charge? » Oui, répond l'auteur de ces lignes, M. Paul de Rousiers [1]. Mais les armateurs sont sceptiques sur le maintien en tout temps, par suite sur l'utilisation commerciale, d'un tel mode de transport.

Cette voie excellente, qu'est la Basse-Seine approfondie, n'a donc point rendu Paris pratiquement accessible à la navigation maritime. Mais elle a provoqué la formation d'une grosse batellerie, supérieure à celle qui fréquente rivières et canaux; le coût et la durée des transports ont été par là grandement diminués. Dix ans après les travaux de 1879-1886, le tonnage moyen des bateaux circulant entre Paris et Rouen était accru du quart. Les péniches de 500 et 700 tonnes sont maintenant nombreuses sur le fleuve et les chalands d'un millier de tonnes y augmentent d'année en année.

1. Cf. *Les grands ports de France*, 1909, p. 107.

Cette grosse batellerie est aux mains de quelques entreprises de navigation fortement organisées, qui ont des services réguliers et accélérés entre Paris et Rouen et *vice versâ*. La durée minima du trajet est réduite à trois jours pour les convois, deux jours pour les porteurs à vapeur isolés. Le prix moyen du fret est tombé à 3 fr. 25 à la remonte, 2 fr. à la descente. Des relations régulières et rapides ont été, de même, établies entre Paris et le Havre et inversement [1].

Le commerce pourra tirer des avantages plus grands encore de la voie fluviale, lorsqu'il saura grouper ses transports par chargements d'un millier de tonnes, de façon à user des grands chalands, pour lesquels le fret est moindre. Car la pratique actuelle du négoce (fractionner ses ordres) et la difficulté de rassembler de telles cargaisons empêchent l'armement de multiplier ces gros bateaux.

Ces grands transporteurs n'ont pas fait disparaître en Basse-Seine la petite batellerie, qui continue à se servir de péniches et de toues de 290 à 360 tonnes, et conserve une clientèle d'affréteurs. Elle recourt d'ailleurs aux remorqueurs des compagnies, ou au touage, établi depuis longtemps entre Paris et Rouen. Le halage a disparu dans ces parages. Au total, la plupart des bateaux sont remorqués, un tiers environ usant de la propulsion à vapeur et du touage.

Le Trafic de Rouen sur Paris. — Ainsi organi-

1. La durée moyenne du voyage Paris-Rouen est en fait de 3 à 5 jours; pour le Havre, 2 jours de plus.

sés, les transports en Basse-Seine ont pris une extension considérable. En 1903, Rouen dirigeait par eau sur la région parisienne 1 338 000 tonnes de marchandises, c'est-à-dire le triple de ce qu'il expédiait avant l'approfondissement du fleuve. En 1908, le chiffre correspondant est de 2 443 000 tonnes. Les envois parallèles en chemins de fer n'excèdent guère le tiers de ce tonnage.

Le trafic de retour, beaucoup moins important, se partage au contraire entre les deux voies, fluviale et ferrée, avec une légère préférence pour celle-ci (419 000 tonnes contre 334 000 en 1907). C'est qu'il porte sur des produits fabriqués, plus coûteux et plus légers, alors que l'importation consiste surtout en matières pondéreuses.

Rouen est en effet le centre de réexpédition des marchandises de mer sur la capitale. Il l'est en vertu de sa position à la fin de la Seine maritime et au commencement de la Seine fluviale, au point de transbordement. Dès 1829, le célèbre ingénieur Stéphane Flachat écrivait[1] : « Rouen s'est à peu près retiré du commerce de long cours; mais il reçoit presque exclusivement le grand et le petit cabotage, c'est-à-dire les navires venant des ports d'Europe et des ports français pour approvisionner Paris et le bassin de la Seine. Rouen est, purement et simplement, commissionnaire entre les ports d'Europe et de France et Paris. Il reçoit les marchandises, en

1. *Du canal maritime de Rouen à Paris*, 1829, p. 121 et 122.

soigne le déchargement et le rechargement et perçoit pour ses frais et sa commission de 4 à 6 francs par tonneau. »

Depuis la transformation de la navigation en Basse-Seine, ce rôle n'a cessé de s'accroître, sans changer de nature. Rouen est relié par des services directs aux grandes places maritimes d'Europe, et il reçoit du Nouveau Monde les navires qui lui apportent les produits destinés à la consommation de Paris. Il prescrit de lui-même une part des importations, et il fait subir à quelques-unes d'entre elles, dans ses usines, une préparation dernière ; mais il reste au service de la capitale, de ses industries, de son commerce. Il est plus que jamais l'avant-port de Paris.

Ce sont les lourds approvisionnements de la métropole qu'il reçoit et transmet ainsi : au premier rang les houilles d'Angleterre. Les arrivages en ont triplé dans le département de la Seine, depuis 1905 : et le transport de cet énorme excédent a échu à la batellerie, d'où, pour son trafic, un gain inespéré. Deux cent mille tonnes environ de ce combustible provenaient par eau à Paris et dans sa banlieue en 1901 ; en 1908, il convient d'évaluer cet apport à 800 000 tonnes[1].

Les vins forment le second article du trafic de

1. La *Statistique de la navigation intérieure* indique pour l'entrée au port de Paris *stricto sensu* 136 000 t. en 1901, 560 000 t. en 1908. La *Statistique de l'industrie minérale* estime la consommation de la houille anglaise dans le département de la Seine en 1908 (année défavorable) à 1 109 000 t. Le chemin de fer n'en apporte que le tiers. De plus, Bas-

Rouen sur Paris. Ils proviennent, en majeure partie, d'Algérie, sont amenés au port normand par navires et transbordés par ses soins sur gabares. « C'est le bon marché du transport par mer et par eau, déclare M. Paul de Rousiers, qui explique l'immense détour qu'accomplit un fût de vin chargé à Bône pour atteindre Paris par Gibraltar et Rouen. Sans cet avantage, il devrait être débarqué à Marseille et monter sur Paris par chemin de fer ; ce serait la ligne la plus directe. La Compagnie P.-L.-M. le sait bien et a fait les plus grands efforts pour s'assurer cet élément de trafic. Elle a obtenu l'homologation de tarifs très réduits pour le transport des vins d'Algérie sur Paris ; mais la lutte est inégale et les quantités transportées ne dépassent pas annuellement 15 000 tonnes. Rouen demeure donc le grand port de transit des vins d'Algérie destinés à Paris et à la région parisienne, et c'est incontestablement à la Seine qu'elle le doit[1]. » C'est un minimum de 150 000 tonnes de vins qui arrivent chaque année, par cette voie, à la capitale.

Rouen y expédie également de l'avoine en provenance de la Baltique et de l'Algérie, du maïs, des blés que l'on porte à moudre jusqu'aux moulins de Corbeil, en usant de l'admission temporaire, et que l'on remporte en farines : il en reste des quantités plus ou moins grandes dans la capitale, selon l'état de son approvisionnement en céréales françaises.

Meudon, Sèvres, Saint-Cloud font partie du port de Paris *largo sensu*, quoique situés en Seine-et-Oise.

1. Ouvr. cité, p. 102.

C'est ainsi qu'en raison de la mauvaise récolte de l'automne 1910 dans notre pays, d'importantes entrées de grains sont prévues, par Rouen, pour les premiers mois de 1911.

C'est par le même intermédiaire que s'acheminent vers Paris les bois du Nord : une soixantaine de mille tonnes, chaque année, consistant en bois à œuvrer, auxquelles il faut ajouter une vingtaine de mille tonnes destinées à la banlieue immédiate.

Enfin l'apport de pétroles, raffinés à Rouen, est l'un de ceux qui s'est le plus augmenté en ces der nières années. Il a atteint aux berges *intra* et *extra muros*, 78 800 tonnes en 1909.

Les Importations du Havre. — Après Rouen, le Havre entretient un commerce par eau, fort actif avec Paris. S. Flachat définissait ainsi son rôle propre : « Le Havre fait la navigation de long cours, achète les denrées et matières exotiques, soit à son compte, soit au compte des maisons de Paris, et revend à Paris comme négociant ou comme commissionnaire. » Actuellement, ce sont les opérations à son compte qu'il s'est attaché à développer, et il est devenu une grande place maritime. Son rayon d'action demeure plus étendu que celui de Rouen. En outre, précise M. Paul de Rousiers, « le Havre attire la marchandise riche, c'est-à-dire la marchandise d'un prix élevé par rapport à son poids. Rouen ne reçoit que des cargaisons lourdes et d'une valeur relativement faible... Le prix moyen de la tonne (embarquée ou débarquée en 1907) ressort au Havre

à 750 francs : il atteint seulement 101 francs à Rouen.» Il s'ensuit que les expéditions du Havre sur Paris devraient emprunter de préférence la voie ferrée. Cependant la régularité et la rapidité des services en Basse-Seine font que la batellerie en recueille une notable partie. Elle apporte ainsi à Paris des produits industriels, des cafés, des épices, des peaux, toute espèce de denrées exotiques.

En somme, les relations fluviales entre Paris et la mer, si elles paraissent encore un peu plus coûteuses qu'elles ne pourraient l'être, sont abondantes et faciles. Des services quotidiens ont lieu dans les deux sens, entre le Havre, Rouen et la capitale ; ils sont continués par des services réguliers sur les ports français, Honfleur, Caen, Cherbourg, Boulogne-sur-Mer, Brest, Lorient, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux, Bayonne, etc., sur les ports anglais, Londres, Hull, Garston, Liverpool, Manchester, Glascow ; sur Anvers et Hambourg; sur les principaux ports d'Algérie et d'Espagne. Les entreprises françaises de navigation qui desservent le point de départ perçoivent le plus souvent le prix total du transport, qu'elles partagent avec celles qui assurent le parcours complémentaire et elles se chargent de la réexpédition au point de transbordement.

Ces ententes, qui offrent au trafic par eau de grandes facilités, existent notamment entre les Compagnies de cabotage et la Compagnie de navigation fluviale « La Seine », chargée de l'exploitation du matériel flottant de deux autres sociétés de batellerie.

Cette sorte de trust étroit qu'est « La Seine » a dressé des tarifs d'ensemble pour la plupart des ports de notre littoral océanique et un tarif spécial pour l'exportation ; il s'abaisse jusqu'à cinq francs par tonne de Paris à Rouen, sept francs de Paris au Havre, assurance comprise, pour les gros colis d'un minimum de cinq tonnes (le fret en bloc étant beaucoup moins coûteux). « La Seine » applique également un tarif de descente, sur le fleuve, plus réduit que celui de la remonte : c'est par de tels efforts, susceptibles d'être accentués encore, que la batellerie prend une part notable dans les expéditions de la capitale vers les ports de la Basse-Seine.

L'appréciation de M. Paul de Rousiers, le plus récent historiographe de nos places maritimes, n'est donc point excessive, quand il conclut : « Le Havre est un marché international merveilleusement outillé pour traiter les marchandises de mer, et c'est aussi le port des grands paquebots assurant les relations rapides entre la région parisienne, d'une part, les États-Unis et l'Amérique du Sud, d'autre part. Rouen est l'avant-port de Paris pour les lourds approvisionnements de la grande ville et Paris lui-même constitue non seulement un centre puissant de consommation, mais un excellent lieu de distribution intérieure par voie ferrée et par voie d'eau. Aucun de nos grands fleuves de France ne présente une organisation aussi parfaite : aucun n'est utilisé aussi heureusement. »

N'oublions pas de mentionner encore, à l'actif de

la Basse-Seine, d'une part les importations et exportations du service direct, sans transbordement, Paris-Londres, dont nous avons dit le maintien; d'autre part les envois des bourgs riverains d'aval sur la capitale, plâtre de Vaux, ciment de Gassicourt, engrais et amendements, etc. : ce qui représente un tonnage total de 300 000 à 350 000 tonnes, à l'entrée, chaque année, au port de Paris.

2° **La Ligne du Nord.** — Elle est l'émule de la Basse-Seine par le tonnage des apports et l'importance commerciale. C'est une masse de 2 300 000 t. qu'elle déverse chaque année sur le port de Paris et ses dépendances [1].

C'est elle qui a servi de prototype aux grandes lignes de navigation intérieure; elle leur a donné ses dimensions : 2 mètres de mouillage et 38 m. 50 × 5 m. 20 aux écluses. Elle est reliée à la mer du Nord et soudée au réseau belge. Elle est surtout la mieux ramifiée, dans les régions les plus productrices.

Débouchant dans la Basse-Seine, à 72 kilomètres en aval de Paris, à Conflans, elle mesure de ce point à la frontière (près Condé) 283 kilomètres. Elle comprend une excellente voie de 146 kilomètres, formée de l'Oise, puis du canal latéral à l'Oise jusqu'à Fargniers. Là commencent ses subdivisions.

Elle se partage en quatre directions principales :

1. Arrivages de l'Oise et des canaux du nord : *Statistique de la navigation intérieure,* 1 283 000 (plus l'apport de l'Aisne, 55 900), en 1908. — Inspection de la navigation : 2 342 000 t. (1909.)

à l'est, le canal de la Sambre à l'Oise, prolongé par la Sambre et la Meuse, qui desservent le bassin de Charleroi, Namur, Liége, Maestricht — et Anvers, par les canaux de Bruxelles et du Rupel.

A l'ouest, le canal de la Somme, qui arrose Amiens et la Picardie, riche en phosphates.

Au centre, le canal de Saint-Quentin, continué : d'une part, vers le nord-est, par l'Escaut canalisé, qui traverse le bassin houiller de Denain, Valenciennes, Anzin, reçoit le canal de Mons — autre centre minier — et se dirige sur Gand et Anvers [1]; d'autre part, vers le nord-ouest, par le canal de la Sensée, où aboutissent les multiples canaux du Nord et du Pas-de-Calais, qui baignent les charbonnages de Lens et vont jusqu'à Dunkerque (à 474 kilomètres de Paris).

L'insuffisance et le doublement du canal de Saint-Quentin. — Cette rapide énumération révèle le point faible de cette ligne : l'insuffisance du canal de Saint-Quentin, unique exutoire des deux embranchements les plus importants : celui de l'Escaut, Mons, Gand, Anvers; et surtout celui de la Sensée, d'où débouchent les centaines, les milliers de péniches, chargées de houille sur le réseau navigable du Nord et du Pas-de-Calais.

Nous ne pouvons, à ce propos, que répéter les constatations que nous exposions naguère :

L'intensité du trafic est telle qu'un encombrement

1. Anvers est à 504 kilomètres de Paris par la Sambre, 566 kil. de l'Escaut.

persistant, source des pires maux, réapparaît sur cette voie. Le canal de Saint-Quentin comprend en effet un véritable étranglement, un souterrain de 6 kilomètres de long et 6 m. 40 de largeur. La navigation ascendante et inverse ne peut s'y côtoyer. Force est d'organiser des convois alternatifs. Malgré la rapidité du service, qui fonctionne jour et nuit, les charbonnières du Borinage, de Mons, du Pas-de-Calais, doivent souvent attendre, avant de passer. Certes, elles ne mettent plus douze mois, comme sous la Restauration, pour se rendre à Paris et en revenir, mais elles emploient encore trois à quatre mois. Elles ne portent ainsi annuellement que trois ou quatre chargements dans la capitale, et ne répartissent que sur trois ou quatre affrètements leurs salaires, leur patente, l'amortissement de leur bateau, tous les frais généraux.

Dans de telles conditions, le fret s'élève. Il s'était abaissé de 7 francs à 5 fr. 10 par tonne de houille, entre Lens et Paris, à la suite des travaux de 1882-1885. Il dut être haussé jusqu'à 6 fr. 20 en 1890. La suppression de quelques écluses sur le parcours, et surtout les réductions consenties par les compagnies de chemins de fer le ramenèrent à 5 fr. 45 en 1896. Depuis lors, les difficultés de la navigation ont provoqué une nouvelle majoration : le fret atteignit 7 fr. 25 en 1900 et reste encore supérieur à 6 francs.

Le charbon prend indifféremment, à ce taux, la voie navigable ou ferrée. La batellerie est entravée. Industrie et habitants de Paris achètent la houille

à un prix plus élevé. — Une réforme est urgente.

Cette réforme est heureusement en voie de réalisation : c'est le doublement du canal de Saint-Quentin par une voie nouvelle, qui, partant du canal de la Sensée même, à Arleux, et rejoignant le canal latéral à l'Oise en aval de Fargniers, à Noyon, formera le débouché direct et distinct du réseau du Nord et du Pas-de-Calais sur Paris, — le canal de Saint-Quentin restant l'issue des bassins d'Anzin, Valenciennes, Mons et de la batellerie de l'Escaut.

L'occasion paraissait unique d'ouvrir là un canal à grande section, accessible à la grosse batellerie, — qui remonterait aisément l'Oise, amendée par quelques travaux; de créer jusqu'au cœur de nos provinces du Nord, si actives et prospères, une voie large et profonde, comparable à celle de Rouen et du Havre ; de donner aux houilles françaises les mêmes facilités de transport qu'aux charbons anglais.

On ne l'a point osé. Des intérêts particuliers, d'ailleurs fort estimables, l'ont emporté sur l'intérêt général : ceux des milliers de mariniers flamands qui possèdent et exploitent chacun une péniche de 300 tonnes : on a redouté, pour eux, la concurrence de la grande batellerie.

Le canal du Nord — tel est le nom de la voie nouvelle — aura donc les dimensions habituelles, un peu amplifiées. Il sera long d'environ 95 kil. Le tracé définitif en est dressé, les expropriations sont avancées, les travaux commencés. Plusieurs années seront nécessaires pour les mener à bien. Les frais d'établis-

sement — plus de 80 millions — seront amortis, au moins en ce qui concerne la souscription de la Chambre de commerce de Douai, réalisée par emprunt, par un péage de 0 fr.006 par tonne kilométrique de houille ou d'engrais, et de 0 fr.20 par kilomètre pour les bateaux vides.

Les quatre embranchements se réunissent, avons-nous vu, et continueront de se rejoindre dans l'Oise. Cette rivière est actuellement des mieux aménagées pour la navigation. Ses écluses peuvent recevoir un convoi de 5 péniches plus un remorqueur: plusieurs services libres de remorquage à vapeur y fonctionnent et elle fait face à un trafic énorme, qui s'élève d'année en année; ces remorqueurs activent le va-et-vient des bateaux, tandis que le halage reste le mode de traction usuel sur les canaux[1]. Son défaut est d'être un peu longue : puisqu'elle conflue dans la Seine à 72 kilomètres de Paris.

Aussi a-t-on songé à la doubler, elle aussi : par le ca-

1. Sur le canal de Saint-Quentin, pour parer à un surcroît d'encombrement, l'État a dû créer un service régulier de halage, qu'exploite un concessionnaire. Mais le halage électrique, qui rend la navigation sur canaux plus régulière, plus rapide et plus économique, se généralise. Employé depuis quelques années sur les canaux d'Aire, de la Deûle et sur la dérivation de la Scarpe, il a été installé sur le canal de la Sensée, où le trafic est si considérable, en l'automne 1908. « Ce service, constate dans son rapport annuel de 1909 la Chambre syndicale du syndicat général de la marine, fonctionne à l'entière satisfaction des mariniers. Mais il est certain que la coexistence du halage par chevaux ne permet pas de réaliser tous les progrès qu'on serait en droit d'attendre, si le halage était monopolisé. »

nal de l'Ourcq transformé, qu'allongerait un nouveau canal, dit de Soissons, allant jusqu'à Crécy-au-Mont, sur la jonction de l'Aisne à l'Oise. — Nous examinerons plus loin ce projet.

Nature du trafic. — La Sambre canalisée sert surtout à l'importation de houille des bassins belges de Charleroi, Namur et Liége. 532 000 t. de charbon sont entrées par cette voie en 1908 ; la moitié environ était destinée à la région parisienne, dont 175 000 t. pour l'enceinte même de la capitale.

Par le canal de Mons à Condé et le Bas-Escaut parviennent une quantité un peu moindre de houilles belges, mais en sus des matériaux de construction, pierres de Tournai, etc.

Ces importations ne s'accroissent pas, la Belgique tendant de plus en plus à utiliser elle-même ses charbons. Paris échange quelques métaux et machines avec Namur, Liége, Anvers et Rotterdam d'une part, Gand d'autre part.

En France, l'Escaut baigne quelques ports très actifs, qui chargent surtout des houilles, ainsi Denain, Vieux-Condé. Cambrai donne de l'épicerie, des alcools, etc.

Mais ce sont les canaux du Nord et du Pas-de-Calais, dont les bras multiples pénètrent jusque dans la plupart des exploitations minières, qui fournissent à l'Oise le plus gros contingent d'envois sur la région parisienne : douze cent mille tonnes environ, dont 719 500 (1908) déchargées dans la capitale, *intra muros*. Les ports les plus importants sont, sur ce

réseau, de simples embarcadères de houille : Vendin-le-Vieil en tête, qui expédie chaque année dans toutes les directions, et surtout sur Paris, plus d'un million de tonnes de houille, Noyelles-Godault, Escarpelle, Meurchin, Oignies sur le canal de la Deûle; Harnes, Eleu (Liévin), Courrières, sur le canal de Lens; Douai-Gayant sur la Scarpe. Les apports de ces canaux et rivières consistent en effet, pour les 6/7e, en charbons.

Le reste est formé des produits agricoles et denrées alimentaires de Douai, Lille, Roubaix, Béthune, des marchandises diverses de Calais et Dunkerque, trop distants l'un et l'autre de Paris (475 kil.) pour vaquer à son approvisionnement régulier.

Le trafic de retour est très faible — bien plus qu'il ne l'est sur la Basse-Seine; la grande majorité des péniches reviennent à vide. Il consiste surtout en matières premières de l'industrie métallurgique.

Le canal de Saint-Quentin, où affluent les envois de l'Escaut et ceux de la Sensée, possède lui-même quelques ports actifs, Chauny, au premier rang, puis Saint-Quentin, d'autres encore, qui fournissent des engrais, des bois, etc.

La Picardie entretient, grâce à ses gisements de phosphate, à ses carrières de pierre calcaire et à ses établissements agricoles (sucreries notamment), un trafic assez abondant, sur le canal de la Somme. Frise expédie, en 1908, 84 000 tonnes de phosphates, calcaires, bois, Péronne, 45 000 tonnes de phosphates, blé, sucre, briques, Cappy, Eppeville, Ham, des sucres,

calcaires, bois, engrais, — dont une bonne part à destination de la capitale.

Enfin l'Oise canalisée ajoute à cette somme grossissante de produits ceux de son opulente vallée. Moru, Pont-Sainte-Maxence, Mériel embarquent des sables, pierres, bois, Creil et Montataire quelques fers, divers petits ports des denrées agricoles, sucres, etc.

On conçoit toute l'intensité de ce courant commercial, qui entraîne vers la capitale les charbons et les produits variés des régions les plus industrielles de France et de Belgique : Picardie, Flandre, Hainaut, Brabant. Il est indispensable, tant à la prospérité du Nord français qu'à celle de la ville de Paris.

Ligne de la mer et ligne du Nord procurent à la capitale plus de la moitié de ses immenses approvisionnements par eau : les deux tiers, même, si l'estimation se fait en valeur. Elles assurent ses relations avec l'océan et avec l'étranger. Elles possèdent les batelleries les plus modernes et les mieux organisées. Ce sont elles qui, par le genre, la variété, le prix de leurs apports, par leur rôle commercial, font de Paris un port digne de ce nom.

La Ligne des Ardennes. — La navigation du bassin inférieur de la Seine sur la capitale suit une troisième ligne, celle-ci des plus médiocres : la ligne des Ardennes, qui se détache de l'Oise et se compose de l'Aisne et du canal des Ardennes, prolongé par le canal de l'Est et la Meuse. Deux embranchements relient l'Aisne à l'Oise et à la Marne.

Région assez pauvre, les Ardennes fournissent

quelques céréales et des briques, chargées à Rethel, Asfeld et Château-Porcien. Sur le canal de l'Aisne à la Marne, Reims, port actif, confie à la batellerie des marchandises variées. La vallée de l'Aisne donne des sables, cailloux, pierres et des sucres, céréales, foin, paille et bois ; ses embarcadères sont Vailly, Condé, Presles, Soissons, Maizy, etc. Au total la contribution de cette ligne au trafic sur Paris n'excède pas une soixantaine de mille tonnes, et ne se développe point.

III

LES LIGNES D'AMONT

1° **Le Rôle singulier de la Haute-Seine.** — Dès que l'on considère les relations du bassin supérieur de la Seine avec le port de Paris, un fait saillant appelle l'attention : l'énormité des apports du haut cours du fleuve et leur nature à part, exclusive.

Plus de deux millions de tonnes, tel est le faix colossal des marchandises en provenance de la Haute-Seine, déposées dans l'enceinte même de la capitale. Entre les contingents des diverses lignes de navigation au port de Paris *stricto sensu*, c'est le tonnage de beaucoup le plus élevé. Si l'on envisage en sus les entrées aux dépendances suburbaines, où s'arrêtent nombre de chargements de houilles du Nord et d'Angleterre, on constate que

les poids totaux des arrivages de la Basse-Seine, de l'Oise et de la Haute-Seine s'équilibrent.

Au retour, un mouvement de transports non moins intense s'accomplit entre la ville et les rives amont du fleuve. 1609000 tonnes, tel était l'ensemble des expéditions qui leur étaient faites, des berges parisiennes *intra muros* en 1908. Ce chiffre est d'une élévation anormale : le trafic de retour étant très faible, même sur les lignes privilégiées de Rouen et de Valenciennes.

La Haute-Seine navigable n'est cependant pas longue. De Paris à Montereau, où sa profondeur est de deux mètres, elle ne présente qu'une centaine de kilomètres. Et c'est là le siège de cette activité déconcertante.

De Montereau à Marcilly (68 kil.), la batellerie est des plus clairsemées, malgré l'approfondissement à 1 m. 50. Cette section compte deux prolongements d'une quarantaine de kilomètres chacun : d'une part le canal de la Haute-Seine jusqu'à Troyes[1]; et d'autre part la fraction navigable de l'Aube jusqu'à Arcis-sur-Aube. Mais ces annexes n'ont avec la capitale que des rapports insignifiants.

Quel est donc le secret de la puissance pourvoyeuse de la Haute-Seine? Il est très simple. C'est que son lot propre consiste uniquement en ces

1. Ce canal aboutit à Marcilly, au confluent de l'Aube, à une quinzaine de kilomètres en aval de Méry, où commence théoriquement la Seine navigable. (De Méry à Marcilly, la Seine, dont les détours mesurent 26 kilomètres, n'est pas utilisée.)

choses, pesantes entre toutes : le sable, les matériaux de construction.

Le fleuve coule, en amont de Paris, entre d'épaisses et interminables couches de gravier, formées, semble-t-il, par les alluvions de sa masse liquide, aux temps préhistoriques. L'exploitation de ces sablières suffit à alimenter, dans la mesure décrite, la navigation sur la capitale.

Mais de vastes excavations sont produites, par cette extraction considérable. On les comble, on restaure le sol, en y jetant les monceaux de déblais occasionnés par les grands travaux parisiens : aplanissement, démolitions, percement de tunnels pour chemins de fer souterrains, enlèvement de terres pour aménagement de caves, etc. De là ce singulier va-et-vient de lourds bateaux, propre à la Haute-Seine.

C'est à ce troc de graviers et de décombres que certains villages d'amont doivent de figurer aux premiers rangs parmi les ports intérieurs de France. Ainsi, en raison de pareille enflure de son tonnage (1 213 000 tonnes en 1908), Vigneux est placé dans la *Statistique de la navigation intérieure* aussitôt après Paris et Rouen. Avec lui, Villeneuve-le-Roi et Draveil, bourgs situés à une vingtaine de kilomètres de la capitale, sont les principaux centres de ce trafic, qui s'échelonne toutefois jusqu'à Tavers, Ponthierry et Valvins, non loin de Montereau.

Cette exploitation, si particulière, est aux mains de quelques grands industriels syndiqués. Posses-

seurs du matériel d'extraction, des dragues de transports, des grues de déchargement, ils dirigent la suite des opérations, fouilles, envois, remblaiements. Ce sont eux qui encombrent de leurs dépôts la majeure partie des quais fluviaux de Paris. Aussi, se trouvent-ils assez souvent en conflit d'intérêts avec la navigation proprement dite, celle de la Basse-Seine notamment.

A cette fourniture singulière, le haut fleuve n'ajoute que peu de choses. Les villes d'amont, Corbeil, Melun, Montereau, n'ont plus, avec la capitale, l'important négoce par eau d'autrefois. Corbeil lui envoie cependant quelques farines, Montereau des tuiles et des briques. Les bourgs de la Brie n'adressent plus, eux aussi, de cargaisons de céréales à Paris : ils se servent de la voie ferrée, préférable pour la conservation des grains et peu coûteuse en raison de la courte distance. Tous les ports riverains reçoivent des houilles du Nord et des charbons anglais : mais ayant simplement transité par Paris.

Les grands chalands de la Basse-Seine remontent jusqu'à Montereau, en s'allégeant dans la capitale. Les bateaux les plus communs sur le cours supérieur du fleuve jaugent de 250 à 300 tonnes. La plupart sont remorqués, les autres recourent au touage, le halage est, dans ces parages, en voie de disparition.

N'oublions pas que la Haute-Seine est le débouché des lignes de Lyon par la Bourgogne et de la Loire par le Bourbonnais et le Nivernais : ce qui accroît sur

ses eaux, entre Montereau et Paris, le mouvement de la batellerie, par là des plus denses.

2° **La Ligne de la Loire.** — Quelques grands courants commerciaux traversent en effet le bassin de la Haute-Seine, à destination de Paris : ils prennent naissance dans les bassins voisins et se grossissent sur le parcours ; ils apparaissent toutefois secondaires, à côté de ceux, considérables, qui proviennent de Rouen et du Havre, de Lens et de Valenciennes, de Vigneux et Montereau.

Le plus appréciable se forme dans la région supérieure de la Loire, descend le canal latéral, et, par les canaux de Briare et du Loing, rejoint la Haute-Seine, à Saint-Mammès, non loin de Montereau. Il comprend une sorte de dérivation, qui passe par le canal du Nivernais et la Haute-Yonne. Son appoint total n'excède pas, *intra muros*, 521 000 tonnes, y compris le faible contingent du canal du Centre.

Cette ligne Roanne-Briare-Saint-Mammès est longue de 355 kilomètres, auxquels s'ajoutent 87 kilomètres qui séparent son confluent en Haute-Seine de la capitale. Elle est restée jusqu'à la fin du XIXe siècle dans un état assez primitif, avec un mouillage de 1^{m},60, des écluses étroites, etc. La transformation prescrite par la loi de Freycinet n'a été terminée, comme nous l'avons vu, que ces dernières années.

Encore n'a-t-elle porté ni sur les diverses ramifications de cette ligne, canal d'Orléans, réseau du Berry, etc., ni sur la dérivation du Nivernais où le

tirant d'eau reste de 1 m. 30 et 1 m. 40 et les installations exiguës. Aussi la batellerie, désireuse de pouvoir parcourir l'ensemble de ces voies, demeure-t-elle des plus arriérées. Même sur la ligne principale, les flûtes de 80 à 100 tonnes dominent, avec les toues de 250 tonnes. Le tiers seulement de cette flotte est formé de péniches de 300 tonnes. Ces bateaux renferment une petite écurie pour le cheval ou l'âne chargé du halage : la traction mécanique étant ignorée. Une Compagnie de navigation s'occupe spécialement du trafic de la Loire sur Paris et *vice versâ*. Elle n'emploie, elle aussi, que des flûtes, et n'organise pas de services accélérés. Elle ne transporte que de lourds minerais, métaux, combustibles ou macadams.

C'est de la vallée supérieure de la Loire, c'est-à-dire du canal latéral et des canaux du Berry, que proviennent la plupart de ces marchandises brutes — près de 300 000 tonnes étant déchargées à Paris *intra muros*. Ce sont des matières premières destinées aux établissements métallurgiques et chimiques, des pyrites, des sables de moulage, des scories de forge, de vieilles fontes et quelques fers ouvrés de Montluçon, port notable, et de Givry ou Fourchambault. Ce sont en second lieu des matériaux de construction. Beffes expédie 127 000 tonnes et Marseille-les-Aubigny 35 000 t. de chaux hydraulique et ciment, La Moriante, Torteron, Dun-sur-Auron, Vierzon-Ville chacun une quarantaine de mille tonnes de pierre à chaux, cas-

tine, terre à brique, pavés : dont la plus grosse part sur la capitale. Ce sont enfin des produits agricoles et denrées alimentaires. Roanne, tête de la ligne et port le plus important de la région[1], distribue à la batellerie à la fois des pyrites, des houilles et des bois; ses échanges avec Paris sont appréciables.

Un embranchement, sur lequel se fondèrent de grandes espérances, est le Canal du Centre, qui, partant de la Haute-Loire, à Digoin, rejoint la Saône à Chalon. Il double la ligne de Lyon par la Bourgogne de façon avantageuse : car il raccourcit de quelques kilomètres la distance entre les deux premières villes de France; il est beaucoup moins hérissé d'écluses que le canal de Bourgogne (67 au lieu de 189) et n'a point, comme lui, une partie souterraine. Mais son approfondissement à 2 mètres et la transformation de la ligne de la Loire — que la navigation doit suivre ensuite — étant récents, les mariniers du Rhône ont conservé l'habitude de remonter le canal de Bourgogne et la Basse-Yonne. Cet embranchement ne servant point encore au transit, son trafic se confond actuellement avec celui de la Haute-Seine.

Le bassin houiller et métallurgique de Montceau, le Creusot et Blanzy, qu'il dessert, dirige d'ailleurs ses expéditions bien plus vers la vallée de la Saône et la région lyonnaise que vers la capitale; celle-ci

1. Roanne, Embarquements, 231 483 t. Débarquements, 249 370. Total, 480 853 en 1908.

est en effet trop distante, 450 kilomètres environ. Il ne fournit guère à Paris et à sa banlieue qu'une cinquantaine de mille tonnes : pierres, castines, tuiles, briques de Chagny et Remigny, houille de Montceau. Et il n'a point accru ce faible lot depuis plusieurs années.

Les canaux de Briare et du Loing livrent au contraire à la batellerie, avec les seules ressources du Gâtinais, une centaine de milliers de tonnes : sable pour verrerie, grès, céréales de Nemours, moellons de Souppes, qui cède aussi sucre et céréales, minerais, engrais, produits industriels de Montargis. Le canal d'Orléans, à petite section, y ajoute quelques bois de la forêt riveraine; mais il n'apporte rien d'aval.

La vallée inférieure de la Loire n'adresse, en effet, plus aucun produit à la capitale, par eau. La cause essentielle en est dans l'absence d'une ligne de navigation continue de Nantes à Paris. Entre l'embouchure de la Vienne et Briare, où commence le canal latéral, tout le cours moyen du fleuve n'offre qu'un mouillage de 0 m. 70, tombant aux basses eaux à 0 m. 25. Le port de Paris se trouve ainsi privé de communications avec le sud-ouest de la France : c'est la lacune la plus grave de son réseau.

La ligne de la Loire par le Nivernais, qui double celle du Gâtinais, est de second ordre. Les flûtes qui la parcourent, avec un tirant d'eau de 1 m. 40, déchargent aux quais de Paris, *intra muros*, 88 661 tonnes (1908) : bois du Morvan, presque

exclusivement, pris à Auxerre, La Vauvelle, Vermenton, Saint-Thibault, Clamecy, etc.

3° **La Ligne de l'Est.** — La ligne de l'Est par la Marne et, d'une part, le canal de la Marne au Rhin, d'autre part, le canal de la Marne à la Saône, relie la capitale à des régions productives : celles de la Sarre, de Nancy, de Briey, etc., et celle de Chaumont. Elle devrait être l'une des grandes routes du commerce par eau. Mais, bien qu'elle présente maintenant sur tout son parcours le mouillage de 2 mètres, elle est peu fréquentée. C'est que, longue de 414 kilomètres de Nancy à Paris, elle n'est point accessible à la grande batellerie. Les écluses étroites de la Marne ne peuvent recevoir des convois de bateaux remorqués; de sorte qu'il n'y a, sur cette rivière, aucun mode de traction mécanique. Ses nombreux méandres permettront-ils jamais une telle navigation? Les canaux, qui coupent ses boucles les plus longues, entre Meaux et Paris [1], sont de dimensions restreintes et ont deux sections souterraines. Déplacements de sables, crues rapides, autant de conditions qui rendent la Marne peu agréable à la batellerie. Aussi ce cours d'eau et son hinterland ne

1. Canaux de Meaux à Chalifert (avec souterrain de 300 m. et une alimentation insuffisante) ; de Chelles, de Saint-Maur et de Saint-Maurice (avec souterrain de 600 mètres). — Un barrage, avec vaste écluse, va être construit en Marne à 400 m. en amont du pont de Charenton, pour rendre le « Tour de Marne » vraiment navigable et permettre aux convois de de bateaux d'aller jusqu'à Neuilly (à une trentaine de kilomètres de Paris).

procurent-ils à la capitale que 479 000 tonnes de marchandises[1].

Les importations allemandes par le canal de la Marne au Rhin n'excèdent pas 305 000 tonnes, dont 252 000 de houille (1908). Moins du tiers parviennent jusqu'à Paris et sa banlieue : dont certains charbons de la Sarre, utilisés par les usines à gaz. De même une faible partie des produits des soudières, salines, établissements métallurgiques d'Aingeray, Jarville, Varangéville, Maxéville, Champigneulles, Dombasle, Void, Nancy, est transportée par eau jusqu'à Paris. Elle est un peu accrue par des marchandises analogues, qu'amène, de Toul, Neuves-Maisons et Sexey, le canal de l'Est (branche sud) et par les pierres de la vallée de la Meuse, Euville et Lérouville, que conduit le même canal (branche nord). C'est, au total, 146 000 tonnes que la Lorraine française et ses alentours envoient au port de Paris, *stricto sensu*.

L'apport des Vosges, de la Haute-Saône et du plateau de Langres par le canal de la Marne à la Saône, terminé depuis peu d'années, est extrêmement réduit : une trentaine de mille tonnes. Il se compose de fers et fontes de Marnaval et Gudmont, de pierres de taille de Gué, Frignicourt, etc.

La contribution de la Marne demeure la plus importante. Elle est composée des dons des bourgs

1. Chiffre de l'Inspection de la navigation (1909). Il se trouve réduit à 341 000 tonnes en 1908, pour les déchargements *intra muros*, et au canal Saint-Denis.

riverains de la banlieue : plâtre de Gournay, Annet, Mareuil-les-Meaux ; et de chaux et craie de Bayarne, Les Louvières, Soulanges, etc. Des fûts de vin sont chargés à Épernay ; en petit nombre, car la Champagne a adopté, pour ses crus, la voie de fer.

4° **La Ligne de Lyon**. — La Ligne Paris-Lyon par la Bourgogne emprunte le lit de la Seine jusqu'à Montereau, et suit la Basse-Yonne jusqu'à Laroche, le canal de Bourgogne, puis le cours inférieur de la Saône : de l'une à l'autre métropole, la distance est de 639 kilomètres. Le trafic y est des plus médiocres et tend plutôt à décliner. En 1901, il atteignait 241 000 tonnes à l'entrée dans Paris. En 1908, il ne dépasse pas 191 000 tonnes[1].

Cette ligne oppose à la batellerie, malgré les derniers ouvrages et son mouillage constant de 2 mètres, bien des obstacles : ainsi le souterrain de Pouilly, long de 3 330 m., et les 189 écluses du canal de Bourgogne, réparties sur 242 kilomètres ! On sait qu'elle est doublée par le canal du Centre, la Loire et les canaux du Gâtinais : voie un peu plus courte, moins défectueuse, mais d'aménagement récent, et où le transit n'est pas plus appréciable.

Du bassin du Rhône — y compris la Saône et sa jonction avec le Rhin — ne partent à l'adresse de Paris que 78 000 tonnes de produits agricoles et industriels.

1. Chiffre de la *Statistique de la navigation intérieure*. Pour l'année 1909, l'Inspection de la navigation indique : 185 000 tonnes. Il est fort rare que les statistiques des arrivages au port *largo sensu* et *stricto sensu* coïncident ainsi.

Ce sont Lyon et Gray qui les fournissent. Quelques bois viennent du Rhin. Les denrées du Midi, par contre, sont d'une extraordinaire rareté. Comment en serait-il autrement avec un fleuve, le Rhône, dont la remonte est presque impossible?

La Bourgogne gratifie la batellerie qui fréquente le canal des ciments de Marigny et Venarey, des drogueries, vinaigres, moutardes de Dijon, de pierres de taille, de tuiles et briques, de bois et céréales des carrières, fabriques et localités riveraines, et qui s'adjoignent aux pierres de taille et aux bois déjà chargés à Saint-Jean-de-Losne : au total et au plus, une soixantaine de mille tonnes. Comme ceux de la Champagne, les vins de la Bourgogne ont été détournés par les Compagnies de chemins de fer, au moyen de tarifs appropriés.

La Basse-Yonne dérive vers Paris un tonnage égal de céréales, farines et sucres, de bois à brûler, de tan, de ciments et analogues, embarqués à Moscou, Sens, et Joigny. La navigation y est active : elle y dispose de remorqueurs et d'un service de touage sur chaîne noyée.

Tel est le trafic qui s'accomplit entre le bassin supérieur de la Seine et la capitale, telles sont ses directions principales. Plus ancien que le négoce d'aval, il est aussi plus arriéré. Ses voies sont moins bonnes, sa batellerie rudimentaire. Sauf sur la Basse-Yonne et la Haute-Seine, entre Laroche, Montereau et Paris, et sur quelques courtes sections de canaux, la traction mécanique est inconnue. Les

apports consistent essentiellement en matériaux de construction, puis en pyrites, en bois, etc. Le fret de retour — déblais hormis — est des plus médiocres. Depuis la loi Freycinet, de grands progrès ont été accomplis, sur ce réseau ; mais, avant que le rendement en devienne pleinement satisfaisant, il faudra que surviennent encore beaucoup de perfectionnements dans ses ouvrages, et maintes améliorations dans l'organisation de sa batellerie.

IV

LE CANAL DE L'OURCQ ET LA QUESTION DE SON PROLONGEMENT

1° Importance du canal de l'Ourcq. — En dehors des lignes de navigation proprement dites, qui convergent à Paris d'aval et d'amont, il est une voie à part, dont le rôle, assez complexe, veut être expliqué : le canal de l'Ourcq.

Construit par la Ville de Paris, pour alimenter le bassin de la Villette, les canaux Saint-Denis et Saint-Martin, et pour fournir, aux besoins publics et privés de la population, une importante quantité d'eau, il reste astreint à cette fonction primordiale. Les « saignées » qui lui sont faites abaissent parfois de façon fâcheuse, l'été, son plan d'eau, bien que des usines élévatoires, édifiées à Trilbardou et Isles-les-Meldeuses, lui déversent des flots de la Marne.

Néanmoins il sert aussi à la navigation. Il ne lui

offre pas des conditions bien favorables : elle y est frappée de péages. Il est à petite section et n'est nanti que d'un mouillage de 1 m. 50 [1]. En outre, il est court — 108 kilomètres — et ne communique avec aucune voie navigable. A Beauval, cependant, à 58 kilomètres de la Villette, un appareil roulant sur un plan incliné transborde les bateaux du canal à la Marne, et *vice versâ* : expédient commode, mais sans grandes conséquences.

Malgré ces difficultés, le canal de l'Ourcq est hanté par une batellerie fort active. Elle se compose inévitablement de flûtes étroites, portant de 55 à 70 tonnes. Les frais de traction en sont, il est vrai, insignifiants, car elles descendent, chargées, au fil de l'eau et remontent à vide halées par un âne ou un cheval.

Son apport annuel excède celui de bien des lignes de navigation. Il est (trafic local de Pantin et la Villette exclu) de 350 à 400 000 tonnes.

C'est que le canal de l'Ourcq traverse une région pleine de gisements calcaires et couverte de bois. De Mitry-Clayes, de Sevran-Villepinte, de Meaux-Crégis, de Charmentray, etc., le plâtre des fours riverains est incessamment versé dans les flûtes : il compose les trois quarts du tonnage qu'elles amènent à la Villette. Elles reçoivent aussi des pierres de taille à la Ferté-Milon et des briques à Marolles.

Meaux livre des farines, des légumes, des œufs

1. Sauf de Paris à Pantin, où le tirant d'eau est de 3 mètres.

même. Une société, dont le siège est dans cette ville, a organisé sur le canal un service régulier, qui remet aux commerçants parisiens ces denrées alimentaires.

Enfin, dans la forêt de Villers-Cotterets, la batellerie puise quelques milliers de tonnes de bois.

2° **Le Projet du canal de Soissons.** — Lorsque fut décidé, au début du XIXe siècle, la construction du canal de l'Ourcq, il fut entendu qu'on le prolongerait jusqu'à l'Aisne, à Soissons. Ainsi le grand port commercial ouvert à la Villette aurait une voie d'accès distincte et serait en communication directe avec les régions si productives de la Picardie, l'Artois, la Flandre, le Hainaut et Anvers. Il deviendrait la grande gare d'eau du Nord, — comme nous voyons la section parisienne du fleuve transformée en une importante gare de l'Ouest.

Ce projet, qui faillit être réalisé avant 1815, puis en 1841, a été repris au début du XXe siècle. En décembre 1902, le Conseil municipal de Paris s'y déclarait favorable. Et les Chambres elles-mêmes l'adoptaient en principe (loi du 22 décembre 1903). Le tracé partait d'Abbécourt sur le canal latéral à l'Oise, à égale et faible distance de l'embouchure du canal de Saint-Quentin (en amont) et de celle du canal du Nord (en aval) alors à l'étude; il raccourcissait de 56 kilomètres la distance de ce point à Paris, il diminuait le fret de 0 fr. 66 par tonne. Il impliquait une dépense de 36 millions, dont la Ville s'offrait à supporter la moitié.

Mais il n'est pas possible de prolonger ainsi l'Ourcq,

sans le transformer et l'ouvrir à la batellerie flamande. Le projet comportait donc la réfection du présent canal, la rectification de son cours, qui serait diminué de quelques kilomètres, son approfondissement à 2 m. 50, son élargissement à 11 mètres, la construction de doubles écluses. Le coût de ces travaux était fixé à 45 millions, incombant à la capitale, propriétaire du canal. Le Conseil général de la Seine donnait une subvention de 3 millions.

Enfin le port de la Villette, non agrandi depuis le premier Empire, étant d'ores et déjà fort encombré, le Conseil municipal de Paris prescrivait la création de deux bassins, propres à accueillir le trafic, qui suivrait la ligne nouvelle.

Ce projet, d'une séduisante ampleur, ne fut, cette fois encore, pas mis à exécution, faute de fonds. Mais il est resté à l'ordre du jour. Et l'on se propose actuellement de le faire aboutir. Dans un intéressant rapport, en date du 14 mars 1910, M. L. Paris, membre du Conseil municipal, demande à cette assemblée de voter l'emprunt nécessaire, — en le « gageant sur les recettes futures de l'exploitation ».

D'accord avec les ingénieurs compétents, M. L. Paris estime que la navigation du Nord aura un sérieux intérêt à suivre la ligne Abbécourt-Soissons-La Villette, moins longue, plus sûre et moins coûteuse (malgré les péages à prévoir) que la voie actuelle. « En tenant compte, écrit-il, des frais de halage plus élevés sur les rivières que sur les canaux, des dépenses pour les pilotes qui sont obligatoires sur

l'Oise et la Seine, des frais de remorquage en Seine, la dépense par tonne de marchandises transportées entre Abbécourt et la Villette peut être évaluée à 1 fr. 97, pour un parcours de 184 kilomètres, et entre Abbécourt et un port de Paris sur la Seine (la Monnaie, par exemple), à 1 fr. 81 pour un parcours de 207 kilomètres.

« En partant d'Abbécourt, si les péniches passent par le canal de l'Ourcq prolongé et transformé, la dépense, qui porte seulement sur le halage, sans remorquage ni pilotage, sera de 0 fr. 44 par tonne pour une distance de 130 kilomètres.

« Il semble que l'on pourrait appliquer sur le canal de l'Ourcq prolongé et transformé un tarif uniforme de 0 fr. 01 par tonne et par kilomètre, conduisant à une taxe de 1 fr. 30, pour toute la longueur de Crécy-au-Mont[1] à la Villette, et entraînant une dépense de 1 fr. 74 par tonne entre Abbécourt et Paris. »

L'économie réalisée par la batellerie sur la voie nouvelle serait donc de 0 fr. 23 par tonne entre Abbécourt et la Villette. Mais il n'y aurait qu'une différence de 0 fr. 07 par tonne entre ce parcours et celui, présentement pratiqué, jusqu'aux quais du fleuve, dans la capitale.

Cette réduction paraît assez sûre, et assez élevée, aux partisans du projet, pour provoquer l'abandon de l'Oise par le trafic du Nord, et son rejet sur les

1. Point où le canal de Soissons se confondra avec le canal de l'Oise à l'Aisne, pour atteindre Abbécourt-sur-Oise. Il y a 16 kil. seulement entre Crécy-au-Mont et Abbécourt.

canaux de Soissons et de l'Ourcq. Elle serait d'ailleurs accrue, dans leur pensée, par « les avantages résultant de la moindre longueur et de la plus grande sécurité du trajet ». Or ce trafic, qui comprend, outre celui destiné à Paris, celui qui s'arrête en deçà et au delà, « représente dès à présent 4 millions de tonnes, auquel viendra s'ajouter le trafic local du canal de l'Ourcq, qui atteint déjà 500 000 tonnes. C'est donc bien un mouvement total de 3 millions de tonnes, sur lequel on peut, semble-t-il, valablement compter, dès l'époque de l'ouverture de la nouvelle ligne de navigation; et c'est d'autant plus plausible, que la marche progressive des transports de houille accuse depuis cinquante ans une augmentation annuelle de 3 p. 100 qui, au bout de la période de 7 ou 8 années au moins nécessaire pour l'exécution des travaux, représente un accroissement de 21 à 24 p. 100 [1]. »

Or ce trafic de 3 millions de tonnes, soumis à la taxe indiquée de 0 fr. 01 par tonne kilométrique, assurerait à l'exploitation des canaux de Soissons et de l'Ourcq une recette annuelle de 3 900 000 francs, propre à couvrir largement l'intérêt et l'amortissement du capital engagé [2].

Le coût d'exécution de ce projet apparaît en effet fort élevé. Depuis 1902, il a subi une augmentation du tiers, par suite de l'enchérissement de la main-

1. Rapport de M. Mesnager, ingénieur des canaux de la ville de Paris, 19 octobre 1903.

2. Recette tombant à 3 250 000 fr., pour un trafic de 2 500 000 t. et à 2 600 000 francs pour un mouvement de deux millions de tonnes (Cf. Rapport de M. L. Paris).

d'œuvre et des matières premières. Il est maintenant évalué à 54 millions pour la transformation du canal de l'Ourcq et à 43 millions pour la construction du canal de Soissons.

La ville de Paris n'est point appelée d'ailleurs à supporter seule cette dépense. L'État prend à sa charge, sans demander aucune rémunération ultérieure, moitié des frais d'établissement du nouveau canal, qui, construit par ses ingénieurs, demeurera sa propriété. Et le département de la Seine maintient, pour les travaux sur l'Ourcq, son allocation gracieuse de 3 millions. Mais cette diminution de 24 millions est exactement compensée par le prix de revient des deux bassins municipaux projetés, — qui fourniront, eux aussi, il est vrai, un revenu appréciable. De sorte que le capital, dont l'avance, par la ville, est indispensable, qu'elle aura à rétribuer et à rembourser, ressort toujours à 97 millions.

Une telle dépense — plus de 120 millions au total — paraît à de bons esprits disproportionnée avec le résultat à en attendre. Si l'autorité municipale et les ingénieurs compétents la jugent opportune, le commerce par eau est presque unanime à la condamner[1].

1. Quelques-uns de ses membres sont, il est vrai, personnellement intéressés au maintien du présent état des choses : les uns ont dans l'Ourcq un matériel flottant peu utilisable sur des voies à grande section. Et ils n'y supportent aucun frais de traction, à la descente sur Paris : avantage qui disparaîtrait avec un flot approfondi et ralenti. Les autres bénéficient de la prospérité du remorquage sur l'Oise et la Basse-Seine. Mais tous sont hostiles à la création de ce nouveau canal, dispendieuse et inutile, déclarent-ils.

La ligne de Soissons, dit-il, n'apportera point au port de Paris des produits qui ne pouvaient jusque-là y parvenir. Elle ne suscitera aucun trafic nouveau. Elle ne diminuera pas même de façon sensible le prix du transport des houilles du Nord jusqu'à Paris, les péages à prévoir devant absorber l'économie faite sur les présents frais de navigation — fort exagérés dans les rapports et projet de l'administration. Son unique effet sera donc de détourner le courant commercial de l'Oise et celui, fort médiocre, de l'Aisne, qui parviendront désormais à la Villette exclusivement, au lieu de se partager entre ce port et les berges de la Seine. Sera-t-il même atteint? La batellerie peut fort bien préférer au passage sur les canaux, gêné par maintes écluses, le libre parcours sur l'Oise et la Basse-Seine. L'énorme dépense prévue est donc complètement injustifiée.

Ces objections sont d'un pessimisme outré. La ligne Abbécourt-Soissons-La Villette doublerait utilement celle de l'Oise, qui risque d'être fort encombrée le jour où la progression de la production houillère et l'ouverture du canal du Nord y auront déterminé un surcroît de trafic. Elle créerait une communication directe entre le bassin de Valenciennes et le port municipal, avantageuse pour l'un et l'autre, favorable aux grands intérêts parisiens.

Mais si cette création n'a jamais cessé de paraître propre à procurer d'heureuses répercussions économiques, il est moins sûr qu'elle reste une bonne opération financière. Par suite de perpétuels ater-

moiements, son coût s'est élevé à l'excès. Il est donc légitime de se demander si, pour la même somme, il ne serait point possible d'ouvrir une voie plus précieuse encore au port municipal, à la ville de Paris et aux intérêts du pays[1].

V

LE RAYON D'ACTION DU PORT DE PARIS

1° **Son Étendue**. — Tels sont les grands courants commerciaux qui, de tous les points du bassin séquanien, des réseaux voisins, de la mer et de l'étranger, se concentrent sur Paris. Ils lui apportent une masse colossale de lourds approvisionnements.

Ils partent, en aval, des grandes places d'importation, Rouen et le Havre, et du centre puissant de production que forment les houillères de Lens et de Valenciennes; en amont, des exploitations extractives disséminées près des rivières et canaux, gisements de sable, de calcaire, de pyrites, forêts, etc. Puisant les combustibles, matériaux, minerais et autres marchandises de l'eau, aux lieux mêmes d'émergence, ils ne doivent qu'un faible contingent aux villes, qui sont plutôt des centres de négoce et de consommation, ou de fabrications manufacturières coûteuses, distribuées par les voies ferrées. C'est ainsi qu'ils tirent infiniment plus d'apports

1. Cf. sur ce point le chapitre huitième : « L'avenir du Port de Paris », 2e partie, « Le Transit de l'Est », p. 254.

de Vendin-le-Vieil ou de Harnes, que de Lille; et que Melun est pour eux un auxiliaire infime par rapport à Vigneux. Cette part si médiocre des plus grandes cités dans leur formation, cette dispersion de leurs racines entre maintes houillères, sablières, mines, forêts, usines, et bourgades sans notoriété, constituent un phénomène d'origine moderne, lié à leur spécialisation et très caractéristique.

Il convient de remarquer aussi que ces grands courants commerciaux entraînent vers Paris toutes les marchandises de l'eau disponibles dans un rayon de quatre cents kilomètres. Les limites de cette aire d'intense aspiration fluviale se trouvent nettement marquées sur chacune des grandes lignes convergentes. Ce sont : le Havre (364 kil.), Abbeville (377 kil.), Béthune (389 kil.), Mons (376 kil.), Mézières (382 kil.), Commercy (372 kil.), Dijon (399 kil.), Digoin (386 kil.). Montluçon (386 kil.). En deçà de ce cercle, l'écoulement des produits lourds vers la capitale est général et incessant. Au delà, il devient intermittent, n'a lieu que de quelques grands centres, avec un petit nombre de produits spéciaux, particulièrement nécessaires : certaines qualités de houille belge ou de la Sarre, qui font défaut dans les bassins français; des productions industrielles ou alimentaires, dont Nancy, Lyon ou Roanne ont le monopole; des importations exotiques de Dunkerque et Anvers, etc.

Ce rayon d'action du port parisien a d'ailleurs été fort étendu par la création des lignes de navigation,

après 1879. Au début du XIX[e] siècle, la frontière en était bien moins éloignée de la capitale : elle était fort proche de ses murs en aval et n'embrassait guère, en amont, que les parties navigables et flottables des affluents de la Seine — avec une trouée, par le Gâtinais, vers la Loire, elle-même reliée à la Saône grâce au canal du Centre[1]. Il s'agrandira encore par le développement de la puissance de consommation de Paris, par une organisation meilleure des transports fluviaux, et par le perfectionnement des voies navigables.

2° **La Batellerie.** — La batellerie qui dessert Paris est fort nombreuse, puisqu'on y enregistre chaque année de 26 à 27 000 entrées — 47 à 50 000 entrées et sorties — de bateaux et radeaux (ceux-ci en nombre infime[2]). Qu'elle puisse réaliser de nouveaux progrès, c'est ce que prouve l'état comparé de celle d'aval et de celle d'amont. La première emploie en Basse-Seine des chalands jaugeant 500 et jusqu'à 1 000 tonnes; et sur les canaux du Nord des péniches de 300 tonnes. Le chargement moyen

1. Le canal de Bourgogne (Rhône à Seine par la Saône et l'Yonne) commencé dès 1775 et le canal du Nivernais (Loire à Seine par l'Yonne) commencé en 1784, furent continués tous deux, comme nous l'avons indiqué, en vertu de lois de 1822 et terminés, le premier vers 1832, le second vers 1842 seulement.

2. Les entrées de bateaux au port de Paris *intra* et *extra muros* s'élèvent même à 38 ou 39 000 chaque année. Il existe en France 18 000 bateaux (sur ce nombre 2 000 appartiennent aux compagnies). Les deux tiers environ de cette flotte sont occupés à desservir Paris.

de ses bateaux qui s'arrêtent à Paris est de 291 tonnes — 264 s'ils y transitent. La seconde possède maintes embarcations de faible tonnage : le chargement moyen de ses margotats, flûtes, etc., n'est guère supérieur à 205 tonnes à l'entrée dans Paris, 176 tonnes au transit.

La première comprend un certain nombre de porteurs à vapeur. Pour les autres bateaux, elle recourt, en rivière, au remorquage et au touage, et commence, sur les canaux, à utiliser sérieusement le halage électrique. La navigation d'amont, au contraire, ignore les bateaux porteurs — dont quelques-uns seulement apparaissent sur la Marne; elle ne se sert du touage qu'en Haute-Seine jusqu'à Montereau, du remorquage que de Paris à Laroche (Haute-Seine et Basse-Yonne), et elle ne connaît encore sur canaux (sauf quelques petites et rares exceptions) que le halage à âne ou à cheval. La batellerie peut donc, dans le bassin supérieur surtout, augmenter la vitesse et la capacité de son matériel flottant et accroître ainsi son rendement. Elle aurait de plus à amender ses modes d'affrètement, ses méthodes commerciales, très satisfaisantes en Basse-Seine, grâce à la présence de grandes entreprises de navigation, mais fort arriérées en amont et même sur la ligne du Nord : où prédominent les petits mariniers possesseurs de leur embarcation, laborieux, peu instruits et routiniers.

L'infériorité de la batellerie dans le haut bassin est due à celle des voies navigables, qui, jusqu'à la

loi Freycinet, étaient toutes à faible mouillage et dont bon nombre restent encore à petite section. Il y a, en cette région, à cet égard, un sérieux effort à consentir. Dans le Nord, au contraire, il est loisible, étant donné l'état du réseau actuel, de consacrer les ressources à l'ouverture d'autres voies. Il eût été souhaitable que l'on y introduisît, en construisant sur un type plus ample le nouveau « canal du Nord », et en améliorant l'Oise, la grande navigation de la Basse-Seine, — qui elle-même deviendra plus puissante encore, au jour où s'accomplira un nouvel approfondissement du fleuve [1].

Une œuvre qui accroîtra sensiblement le rayon d'action du port parisien et à laquelle se voueront sans doute les générations prochaines est la création de quelques grandes lignes de pénétration à travers la France ou sur l'étranger. La Loire, de Nantes à Orléans, le Rhône, rendus navigables, entretiendront avec la capitale des relations, qui, à l'heure présente, ne peuvent s'établir.

Mais il est un moyen immédiat d'étendre la zone d'influence du port de Paris : en raccordant les voies d'eau aux voies ferrées, en organisant des lignes mixtes, propres à être suivies par de longs courants commerciaux. C'est là une question d'importance essentielle, que nous traiterons après avoir examiné l'état du port de Paris, lorsque nous envisagerons ses chances d'avenir [2].

1. Approfondissement d'ores et déjà réclamé, note, p. 264.
2. Cf. le chapitre huitième : « L'Avenir du Port de Paris ».

CHAPITRE V

LES AMÉNAGEMENTS DU PORT DE PARIS

I. — *La dispersion des installations du port.*

1° La traversée de Paris. — Ses conditions de navigabilité. — Ses terre-pleins et leurs incommodités. — Activité aux quais d'amont et d'aval. — Les docks d'Austerlitz et les entrepôts. — Prépondérance de cet ensemble de ports.

2° Le port municipal. — Ses vices. — Ses avantages. — La Villette. — Pantin. — Le canal Saint-Denis. — Le canal Saint-Martin. — Tonnage total.

3° Les ports fluviaux suburbains. — Leur fonction industrielle. — Ceux d'amont. — La gare d'eau d'Ivry. — L'importance des ports d'aval.

II. — *Le défaut d'outillage au Port de Paris.*

Coefficient d'utilisation des quais. Dispersion des rouages. — Appareils et installations manquant.

III. — *Les projets d'améliorations et d'agrandissement.*

1° Traversée de Paris : travaux de défense contre les inondations et d'amélioration de la navigabilité.

2° Ports fluviaux suburbains : Ouvrages divers.

3° Le port municipal. — Son insuffisance. — Le projet de nouveaux bassins.

I

LA DISPERSION DES INSTALLATIONS DU PORT

Le port de Paris est avant tout l'œuvre du temps. Ses installations actuelles résultent d'un siècle de

travaux : de la création des bassins et canaux de la Villette, sous le premier Empire, de la transformation des rives de la Seine, sous la seconde République, d'améliorations ultérieures faites sous l'action d'exigences pressantes, mais sans plan d'ensemble. Il en résulte qu'il présente dans son organisation bien des disparates, des anomalies et des insuffisances. Il est fort loin de posséder l'administration logique, les aménagements coordonnés, l'outillage perfectionné d'un grand port moderne.

En 1829, Stéphane Flachat déclarait que le trait caractéristique des ouvrages faits pour le trafic de l'eau, à Paris, était leur extrême dispersion. L'observation reste d'une exactitude parfaite. Bien des causes expliquent ce fait : l'étendue de la ville, la nature du commerce fluvial, destiné à l'approvisionnement et enclin à se porter aux divers points de consommation; le développement considérable des arrivages; l'absence d'un service d'exploitation responsable. Ce vice n'a fait que s'aggraver et il a empêché bien des progrès dans l'agencement matériel de l'immense gare d'eau.

Le port de Paris comprend à l'heure actuelle trois groupes d'installations distinctes, soumises à des services administratifs différents, éparses sur tout le département de la Seine et sur une enclave du département de Seine-et-Oise. Le premier embrasse la traversée du fleuve dans la capitale et les quais, terre-pleins, etc., qui y sont accolés; il appartient à l'État. Le second est composé des bassins et canaux

de la ville, — la Villette, Saint-Martin, Saint-Denis, l'Ourcq, qui se prolongent fort au delà de l'enceinte. Le troisième réunit les ports de la Seine dans les communes suburbaines, dont l'État ou des concessionnaires divers, ainsi la Chambre de commerce de Paris, ont le soin.

1° **La Traversée de Paris.** — Le port fluvial *intra muros* est à la fois le plus ancien et le plus fréquemment amendé : aussi se distingue-t-il par des inconvénients et des avantages marqués. Il reste toujours le plus important.

Conditions de navigabilité. — Il est d'accès tout à fait libre, et se prête à merveille aux manœuvres de la batellerie. Car, depuis Suresnes en aval, jusqu'à Port-à-l'Anglais en amont, la Seine n'a aucun barrage; elle est profonde sur tout ce parcours de 3m.20; elle mesure douze kilomètres dans la capitale et elle y forme deux petits bras, entourant l'un à droite l'île Saint-Louis, l'autre à gauche la Cité, fermés le premier à l'entrée par une estacade, le second à la sortie par une écluse, véritables voies de garage pour la batellerie, longues de 2 kilomètres.

Malheureusement la remonte et la descente du fleuve dans la capitale sont rendues malaisées, sinon dangereuses, par la succession de trente-trois ponts : dont tous ne présentent pas le tirant d'air réglementaire de 5m.50, et dont bien peu enjambent les eaux sans points d'appui autres que les quais. Les plus modernes réservent du moins à la navigation des arches fort larges; mais les piles sur lesquelles re-

posent, en plein lit, les plus anciens sont au contraire massives et rapprochées : les convois qui suivent le courant, traînés par un toueur ou un remorqueur, ont peine à les éviter. Il arrive de temps à autre qu'une péniche, précipitée contre cet obstacle par la violence du flot, s'y brise. Aussi tout mouvement de bateaux est-il empêché en Seine, la nuit.

C'est l'une des revendications les plus anciennes et les plus tenaces de la batellerie, que la transformation d'un certain nombre de ces ouvrages. Elle est admise, en principe, des pouvoirs publics, pour plusieurs d'entre eux et refusée pour d'autres. Comment élargir telle arche du Pont Royal, sans porter atteinte à la beauté de ses lignes? L'opposition est constante, sur le fleuve, entre les exigences du trafic fluvial et celles de l'admirable décor historique[1].

Un autre obstacle à la navigation provient du maintien en Seine, en vertu d'autorisations remontant parfois aux siècles derniers, d'établissements industriels flottants : lavoirs (une trentaine), bains (une quinzaine), etc. Leur survivance est un véritable anachronisme. Ils disparaîtront inévitablement sous l'action du temps, à laquelle aide, quoique trop timidement, l'action administrative.

Le port fluvial n'en est pas moins très régulièrement parcouru par les convois, les gros chalands de la Basse-Seine et les caboteurs de Paris-Londres.

1. Cf. sur ce point les projets d'amélioration et d'agrandissement, p. 169, note 2.

Il est même le seul, en Paris, qui soit accessible aux bateaux de plus de cinq cents tonnes [1].

Les Terre-pleins. — Il n'offre pas au commerce proprement dit des commodités aussi grandes. Ses berges accostables ont un développement de 18 kilomètres : mais elles consistent, pour une bonne part, en banquettes extrêmement étroites. On ne compte pas plus de 11 kilomètres 500 de terre-pleins avec arête perpendiculaire sur les eaux, permettant l'accostage bord à bord, qui soient assez larges pour se prêter au déchargement des marchandises et au va-et-vient des charrois. Il faut y joindre deux kilomètres de berges en glacis ou ports de tirage.

Ces terre-pleins sont disposés au pied des quais supportant la chaussée, à laquelle les relient des rampes charretières. Resserrés à mi-côte entre le fleuve, d'une part, la rue et la ville, d'autre part, ils ne peuvent recevoir ni voies ferrées, ni magasins, ni entrepôts, ni même un outillage complet de manutention. Pour s'y rendre ou en sortir, le camionnage doit emprunter des voies livrées à la circulation urbaine, de tramways, omnibus, fiacres et passants. En un mot, le trafic ne trouve point, au port fluvial, d'emplacements assez vastes, ni bien agencés, où il soit vraiment chez lui.

Ces graves défauts sont particulièrement sensibles vers le centre de la capitale, déserté par le gros

1. Ces bateaux, s'ils ne possèdent point de propulsion à vapeur, sont tirés par des remorqueurs ou des toueurs. Le halage a disparu dans la traversée de Paris.

commerce et l'industrie. Là se dressent les palais fameux, Notre-Dame, Palais de Justice, Hôtel-Dieu, Hôtel de Ville, Louvre, Institut, etc., ils dominent le fleuve, encaissé entre de hauts quais, au bas desquels s'échelonnent, de loin en loin, quelques ports étroits et peu actifs. Des services de navigation y siègent, qui se livrent aux expéditions sur la Basse-Seine et l'Angleterre; quelques masses noires de houille et dorées de sable et pierre meulière y alternent, dont les deux couleurs caractérisent d'ailleurs l'ensemble du port de la capitale.

Loin du centre, la Seine n'est plus enfoncée entre de vénérables et magnifiques murailles. Elle coule, mieux étalée, en faible contre-bas, entre des quartiers commerçants et industriels. Les terre-pleins s'y suivent, continus et spacieux. Le trafic s'y déploie, dans une aise relative.

En aval, rive gauche, les ports de Javel, Grenelle, Suffren, La Bourdonnais, Gros-Caillou occupent une ligne de 4300 mètres, dont une partie encore en glacis. A Javel est un rail, détaché du réseau de l'Ouest-État : mais les échanges ne s'effectuent guère entre voie de fer et voie d'eau; ils se font entre la ville, qui embarque là ses gadoues, et les bateaux, qui apportent des pyrites, chiffons, etc. Vis-à-vis, rive droite, s'égrènent les débarcadères d'Auteuil, Passy, Debilly, de la Conférence. Les uns et les autres servent avant tout au déchargement des sables, cailloux, plâtre, chaux, ciment, briques, pierres de taille, — celles-ci soulevées par quelques

appareils fixes d'une force de 15 à 25 tonnes. Ne sont-ils pas à proximité des chantiers de construction? La capitale s'étend vers l'Ouest: au Champ de Mars, au Trocadéro, à Passy, surgissent des quartiers de luxe, parés de hautes et vastes maisons, aux imposantes façades de pierres blanches.

C'est en amont, cependant, qu'apparaît vraiment le mouvement commercial du fleuve. C'est aussi l'endroit où les ports sont le plus amples, le plus près du niveau des rues et où les faubourgs riverains sont le mieux pénétrés d'activité industrielle. Sur les longues et larges berges, que pressent des files de péniches, on voit encore des amas de matériaux de construction, mais à côté s'amoncellent des grains, des pâtes de cellulose, des vins, des bois, des charbons, des caisses et des sacs de marchandises diverses. Les grues activent les déchargements. Des escouades de débardeurs distribuent les arrivages entre de puissants fardiers, qui les emportent aux dépôts et magasins d'alentour. La multiplicité, la diversité des manipulations rappellent l'aspect habituel aux ports.

Rive droite, s'étend, sur un kilomètre et demi, la belle grève ombragée, bordée de celliers, de Bercy. D'innombrables tonneaux y sont débarqués. Ils sont hissés sur le haquet, étroit et long, basculant à volonté, qui s'empresse vers la ville. Ou bien ils sont roulés dans l'entrepôt. Construit après l'annexion des communes *intra muros* (1859), pour remplacer la faculté d'entrepôt à domicile, l'entrepôt de Bercy a

été ouvert en 1878 par la ville de Paris. C'est une vaste cité aux avenues ombragées, courant entre les chais où trouvent asile 700 000 hectolitres de liquides. Ses opérations considérables en font une sorte de Bourse française des vins. Le port lui est annexé et communique de plain-pied avec lui par quatre passages souterrains.

A la Rapée, les crins, peaux, pâtes de bois, voisinent avec la houille. C'est là que sont déchargés les arbres apportés de Scandinavie et d'Amérique. On les déplace au moyen d'un levier approprié, « le diable », et on les suspend par des chaînes de fer aux chariots attelés de six à huit percherons.

En face, sur la rive gauche, le port Saint-Bernard reçoit des vins, huiles, alcools, des farines amenées des moulins de Corbeil et hissées par élévateurs en des hangars dressés sur le terre-plein. Une rue le sépare de la Halle aux Vins, où s'effectuent chaque jour les ventes et livraisons aux consommateurs parisiens.

Plus loin, le port de la Gare sert à la réexpédition des tonneaux vides, — et à l'arrimage des bateaux de pétrole, dont un fanion rouge signale la dangereuse présence : la plupart, il est vrai, vont maintenant jusqu'à Ivry, ou même à Juvisy.

C'est dans ces parages qu'a été effectuée la première tentative pour doter le port fluvial, si fâcheusement privé de docks, d'un groupe d'installations propres au magasinage et aux opérations qui s'y rattachent : manutention, warantage, etc. Une société anonyme,

au capital de cinq millions, a obtenu pour soixante ans, par décret du 26 août 1905, la concession et l'exploitation d'un port droit, à Austerlitz : elle y a édifié de véritables magasins-modèles. Disposés entre fleuve et chaussée, construits en ciment armé, ils comprennent un rez-de-chaussée et deux étages, couvrant, réunis, une superficie de 57 000 mètres carrés. Ils sont pourvus d'engins perfectionnés de levage et de manœuvre, qu'actionne l'électricité, et divisés en sections indépendantes. Il y manque encore le raccordement avec le chemin de fer voisin de la Compagnie d'Orléans, qui sera d'ailleurs exécuté prochainement. Ces magasins offrent au trafic toutes facilités d'usage : dépôts à longs et à courts termes, par location avec ou sans baux, au mètre carré, à la tonne ou au volume; bénéfice d'entrepôt d'octroi, les marchandises n'étant taxées que lors de leur livraison dans Paris; faculté de warantage; salle pour les ventes publiques; possibilité de procéder au classement, dépotage, pesage des produits, etc.

Diverses industries (cartonnages, radiateurs, bois, etc., etc.) y occupent ainsi des emplacements, dont elles complètent à leur gré l'agencement, où elles reçoivent les produits de leurs usines lointaines, avant de les écouler sur le marché parisien. Des grains, des farines y sont emmagasinés, en attendant d'être cédés à la consommation, dans la capitale. Toutefois les habitudes anciennes et routinières du négoce fluvial et leur propre éloignement font que ces docks ne rendent point encore les grands ser-

vices attendus; ils sont, il est vrai, aux débuts de leur fonctionnement, et pourront devenir peu à peu le centre d'un trafic actif.

D'autant plus qu'Austerlitz et Bercy exclus, le fleuve n'a sur ses berges, dans la traversée de Paris, que des baraquements sans importance. A Javel, à la Gare se trouvent des magasins généraux, mais sans communication directe avec lui. Il n'existe point d'entrepôt de douane sur ses rives, ce qui nuit au commerce tenté sur caboteurs entre Paris et Londres.

Malgré son imperfection, le port fluvial conserve une prépondérance incontestée. Son tonnage égale celui du port municipal et celui des ports suburbains réunis. En 1908, le mouvement total des trois grands groupes d'installations de l'eau, affectées à l'approvisionnement de la capitale et de ses industries, atteignait 12 165 000 tonnes. Dans ce chiffre, la traversée de Paris par la Seine figurait pour 6 090 000 tonnes.

Sans doute, cette part léonine est doublée par les arrivages de pierres, sables, tuiles et briques, etc., évaluables sur les berges parisiennes du fleuve à 2 millions de tonnes; et par les expéditions de déblais, qui y excèdent 1 million de tonnes. Le port fluvial est le premier marché, ou au moins le premier dépôt français, pour les matériaux de construction. Mais ce trafic particulier, considérable, étant soustrait, il reste une masse de marchandises diverses de 3 millions de tonnes, manipulée sur les terre-pleins de la traversée de Paris : c'est l'équivalent

du mouvement total, soit du port municipal, soit des nombreuses dépendances fluviales hors l'enceinte. C'est le tonnage d'une grande place maritime.

D'où vient qu'une telle faveur échoit à ce port — aussi mal partagé au point de vue commercial, qu'il peut offrir de facilités à la navigation? De ce fait, qu'il a été jusqu'ici et demeure encore, en quelque mesure, *extensible*. La transformation des anciens ports de tirage en ports droits procure de nouveaux emplacements au trafic de l'eau, qui s'en saisit aussitôt. La progression du tonnage a pu ainsi s'accomplir régulièrement, depuis une vingtaine d'années : elle a été de cent pour cent de 1886 à 1906!

Le Port municipal. — Le second groupe d'installations dont use le trafic par eau de la capitale appartient, bien qu'il s'étende fort au delà de ses murs, à la ville de Paris. Il comprend le bassin de la Villette, les deux biefs qui la relient à la Basse et à la Haute-Seine, canal Saint-Denis et Saint-Martin, et la dérivation qui l'alimente, le canal de l'Ourcq : celle-ci sur l'étendue seulement de son parcours dans le département de la Seine.

Il n'est pas ouvert à la grande navigation fluviale. Bien qu'approfondi à 3 m., le canal Saint-Denis ne livre passage, et le bassin de la Villette ne donne l'hospitalité qu'à des bateaux ne dépassant pas 500 tonnes. Encore les chalands de cette grandeur ne peuvent-ils sortir que par la même issue. Car le canal Saint-Martin, qui complète cette voie de ceinture, n'a pas plus de 2 m. de tirant d'eau; il est en

outre d'une incommodité rare. Quant au canal de l'Ourcq, nous avons dit déjà les dimensions réduites qu'il réserve à la batellerie. Il est cependant approfondi à 3 m. jusqu'à Pantin, et élargi entre les fortifications et la Villette.

Le vice grave entre tous de ce port municipal est son insuffisante alimentation en eau. Il éclate en plein été. La dérivation de l'Ourcq est destinée en partie à subvenir aux besoins édilitaires, arrosage, etc., etc. Quand la ville manque d'eau, aux périodes de sécheresse, elle puise à l'excès au bassin de la Villette. Le niveau s'abaisse. La navigation est souvent gênée, parfois immobilisée.

En tout temps elle est des plus lentes sur ces canaux imparfaits. Un vapeur met trois heures et demie, un autre bateau de 7 à 10 h. pour parcourir les six kilomètres et demi du canal Saint-Denis. Il est vrai qu'il y a sept écluses à traverser, et que le halage se fait par bêtes de trait. La durée du trajet n'est pas moindre, sur les 4 kilomètres et demi du canal Saint-Martin. C'est qu'ici se succèdent neuf écluses, un souterrain de près de 2 kilomètres, et que, sauf sous cette voûte (où fonctionne un toueur à vapeur), le halage se fait à col d'homme! Cette lenteur est compensée, dans une certaine mesure, par la faculté de naviguer la nuit moyennant une surtaxe légère [1].

1. C'est une supériorité du port municipal, la traversée de Paris sur le fleuve étant, en fait, impossible, en dehors du jour, aux bateaux de commerce.

On ne concevrait point la fortune du port municipal si, à l'inverse du port fluvial, il ne gratifiait le trafic de l'eau d'autant d'avantages commerciaux que de mauvaises conditions navigables. Le premier est le plus manifeste, c'est celui que nous avons vu signaler par Bonaparte, puis par Léon Say : c'est sa situation. La Villette est en plein cœur du Paris commercial et industriel, en plein centre des courants d'offre et de demande. Et ce point privilégié est l'un des plus élevés de la métropole : de là les charrois n'ont qu'à descendre, pour distribuer les marchandises dans les quartiers environnants. Le second attribut, non moins favorable au négoce, c'est qu'ici, les emplacements ne lui sont pas disputés par le luxe urbain, ses exigences esthétiques, son animation propre : ils sont couverts d'entrepôts, de hangars et d'appareils de manutention.

La Villette est donc une grande gare d'arrivages et d'expéditions, un véritable port de commerce. Une nappe d'eau de 770 mètres de longueur sur 70 mètres de largeur y occupe le milieu d'une aire de magasins, de greniers élevés, desservis par des chenaux, pourvus de grues, monte-charges, etc. Les voies ferrées cependant, ici aussi, font défaut. L'utilisation du mètre linéaire de quai y est élevée : de 540 tonnes en 1908, alors qu'elle n'excède point 440 tonnes à Marseille, 253 tonnes au Havre, deux ports maritimes où l'excellence de l'outillage et la présence de rails accélèrent le mouvement des marchandises. Encore cette utilisation n'est-elle point

la même durant toute l'année : elle diminue à certaines époques, pour s'accroître à l'excès aux périodes d'intense activité fluviale. D'où l'encombrement qui sévit depuis maintes années à la Villette. 708 000 tonnes de combustibles et produits divers ont été chargées ou déchargées en 1908 sur ce seul bassin.

Ce sont des houilles apportées des charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais, des objets d'importation et denrées exotiques, attirés ici, les sucres entre autres, par la présence de l'entrepôt réel des douanes — fixé à la Villette depuis le second Empire. Ce sont encore des choses diverses, de nature industrielle ou agricole, venues de tous les points du bassin inférieur de la Seine et du littoral normand. Car la Villette est le siège de nombreux services de navigation intérieure, dont la plupart correspondent, à Rouen et au Havre, avec des services de cabotage.

Si l'entrée et la sortie y sont très lentes, du moins peuvent-elles se faire de nuit, et la jouissance de vastes hangars permet aux Compagnies d'assurer, au départ, le groupage des colis.

Le bassin de la Villette est prolongé sur 800 m. de long, jusqu'au confluent des canaux Saint-Denis et de l'Ourcq, par un bief large de 30 m., dit bassin élargi. Là plus de magasins, ni même d'outillage : mais une disposition favorable au prompt enlèvement des marchandises. De chaque côté des eaux, s'allonge en effet une étroite bande de terre, qui les sépare de la rue, bande alternativement noire de

charbon et blanche de plâtre ; car les péniches du Nord et les flûtes de l'Ourcq se pressent à sa rive. Ce bassin, avec une longueur de quais égale à celui de la Villette, fait face à un mouvement deux fois moindre, 372 000 tonnes en 1908.

A un kilomètre en amont de l'extrémité du bassin élargi et de l'embouchure du canal Saint-Denis est situé, hors l'enceinte, sur le canal de l'Ourcq, le port de Pantin. Il appartient à la Ville de Paris, qui y perçoit des droits de navigation par l'intermédiaire de la commune intéressée. Il n'est autre, d'ailleurs, qu'une annexe industrielle du port de la capitale. Son rôle est en effet d'approvisionner de combustible les grandes usines parisiennes édifiées à Pantin. C'est pour cela qu'il y a quelque quinze ans, son mouillage a été porté à 3 mètres. Ce port reçoit aussi des pyrites apportées par les bateaux du centre. Ses expéditions n'entrent que pour le quart dans son tonnage, 123 000 tonnes en 1908.

A la même distance du bassin élargi, mais sur le canal Saint-Denis, est agencée la gare d'eau du Pont de Flandre. Elle est raccordée au chemin de fer de ceinture, qui se prête bien mal d'ailleurs au trafic des marchandises. Et elle dessert un entrepôt d'octroi et des magasins généraux. Elle est en outre utilisée pour l'arrivage de ses houilles par la Compagnie du gaz. 167 000 tonnes de charbon, matériaux, produits métallurgiques et agricoles y ont été manipulées en 1908, 231 000 en 1909 ; les quatre cinquièmes en déchargement.

Le canal Saint-Denis comprend, en dehors de l'enceinte, plusieurs débarcadères formant trois ports, Aubervilliers, Stains et Saint-Denis. Le plus notable est le premier, qui a, comme la gare de Flandre, une fonction à la fois commerciale et industrielle. Un vaste entrepôt d'octroi, contenant jusqu'à 250 000 quintaux de grains et farines, s'élève sur sa rive. Et un raccordement avec le chemin de fer du Nord y est agencé. Un mouvement de 350 000 tonnes de marchandises diverses s'y effectue, pour la plus grosse part à l'entrée. Stains et Saint-Denis sont essentiellement industriels. Quatre cent mille tonnes d'eaux vannes sont, bon an mal an, apportées des quais de la Seine, par des bateaux citernes, à Stains, où une usine les traite et en extrait des engrais. Saint-Denis est le siège des grandes industries chimiques et métallurgiques, dont la capitale fournit les fonds d'établissement, la direction, l'organisation commerciale, etc. Il tire du port une centaine de milliers de tonnes de houille, pyrites, etc. Il s'en sert très peu pour ses expéditions.

Au total, c'est un million de tonnes, 990 000 en 1908, 1 210 000 en 1910, qui sont déchargées ou chargées dans les installations riveraines du canal Saint-Denis ; son rôle est à tous égards essentiel.

Le tonnage des ports du canal Saint-Martin est moins considérable. Il est cependant d'une importance qui étonne, si l'on songe aux déplorables conditions de navigabilité maintenues dans ce bief peu profond, en partie souterrain. Il atteint

773 000 tonnes en 1908, cent mille tonnes de plus en 1909.

Mais nombre de bateaux viennent se décharger sur les bords de ce canal, sans le suivre sur tout son parcours. Ils y entrent par l'écluse qui le ferme sur la Haute-Seine, et ils s'arrêtent à la gare de l'Arsenal. C'est un véritable bassin ample et sûr, plus commode que les quais du fleuve, parce qu'il est entouré de baraquements. Il est, si l'on peut dire, le port d'attache de toute une batellerie qui hante régulièrement les canaux de la Loire. C'est là que s'accomplit le groupage des colis, pour la direction de Montluçon, Roanne et Chalon-sur-Saône. 200 000 tonnes de marchandises y sont maniées annuellement, dont près de moitié au départ.

Les autres ports, au nombre de quatre, sont affligés de berges étroites, où aucun abri ne peut être édifié. Aussi y décharge-t-on surtout des matériaux de construction originaires de la Haute-Seine, de l'Yonne et de l'Ourcq. Dans l'un d'eux 150 à 200 000 tonnes d'eaux vannes sont transvasées en bateaux citernes à destination de Stains. Le trafic est plus actif à la remonte, c'est-à-dire en provenance du bassin supérieur du fleuve, qu'à la descente.

L'ensemble de ces bassins et canaux, en un mot le port municipal, présente un tonnage d'arrivages et expéditions de trois millions de tonnes : 2 968 000 t. en 1908, 3 292 000 tonnes en 1909. C'est le quart du mouvement total du port de Paris *largo sensu*. A la différence du port fluvial, il ne peut s'enor-

gueillir depuis bien des années d'une importante progression : cela en raison de la défectuosité, de l'étroitesse surtout de ses aménagements, non agrandis depuis leur création, et de l'exiguïté du bassin de la Villette.

3° **Les Ports fluviaux suburbains.** — Le troisième groupe d'installations, auxquelles recourt le trafic par eau de la capitale, est constitué par les ports fluviaux suburbains, situés dans le département de la Seine, y compris Bas-Meudon, Sèvres et Saint-Cloud en Seine-et-Oise.

La cherté des emplacements dans la capitale, causée par l'énorme accroissement de sa population, l'impossibilité d'y installer des usines sur les rives du fleuve, affectées au mouvement des marchandises et resserrées entre des rues bordées d'habitations souvent luxueuses, ont obligé l'industrie parisienne à se transporter hors les murs. Naturellement, elle s'est fixée sur les berges de la Seine, par laquelle elle pouvait faire venir à bon marché le combustible et les lourdes matières premières. D'où le caractère de dépendances du port de Paris, qui marque ces ports suburbains, et d'où leur tâche industrielle.

Les moins laborieux sont ceux d'amont, qui ne peuvent recevoir de houille qu'après un transit, toujours un peu coûteux et malaisé, par la capitale : ainsi ceux de la Marne inclus dans les limites du département de la Seine : Nogent, Joinville, reliés au fleuve par 5 kilomètres de canaux (Saint-Maur et

Saint-Maurice), dont 600 mètres en souterrain[1] et Charenton-Saint-Maurice, qui comprend une gare d'eau et de virement. Leur tonnage total ne dépasse point 133 000 tonnes en 1908, consistant surtout en arrivages de houille et matériaux.

De même le port de Choisy-le-Roi, dont les divers aménagements s'égrènent à 8 et 9 kilomètres des fortifications amont, n'est pas très important, si l'on excepte les chargements faits à la sablière (135 000 t. en 1908) déjà bien distincts du trafic de l'eau proprement parisien. Alfortville, lui aussi, ne reçoit pas plus d'une cinquantaine de milliers de tonnes de houille : il est vrai que 261 000 tonnes d'eaux vannes, de charbon et d'acides, y sont déchargées au débarcadère de l'usine Fresne (1908), l'une de celles qui contribuent le mieux à l'assainissement de la capitale.

Ces quelques ports de la Marne et de la Haute-Seine ne présentent qu'une profondeur de 2 mètres. A Port-à-l'Anglais (commune de Vitry), à 4 kilomètres des fortifications, s'étend un barrage, muni de deux écluses, qui marque la limite du mouillage de 3 m. 20. Un trafic suivi de houilles s'y opère — et de matériaux à Charenton. Cette seconde localité possède des magasins généraux, où sont déchargées une centaine de milliers de tonnes : houilles, bois et vins.

Le port le plus intéressant de la banlieue fluviale

1. Mais le « Tour de Marne » va être rendu vraiment navigable. Cf. note p. 121.

amont est celui d'Ivry, non loin des fortifications. La Chambre de commerce de Paris s'y est fait concéder, en effet, un terre-plein insubmersible, à quai droit, de 150 mètres de longueur, sur lequel elle a disposé et exploite, depuis 1898, un matériel complet de transbordement : voies de service, hangar, deux grues mobiles d'une force de 1500 kilogrammes, pont à bascule de 25 tonnes, etc. L'embranchement qui s'en détache rejoint la ligne de Paris-Orléans dans la gare d'Ivry-Chevaleret. Des commodités si rares, disposées près Paris sur la rive du fleuve, ont attiré l'industrie. Des usines se sont édifiées ou développées à l'entour, qui se sont reliées par rails à cette gare d'eau, outillée de façon exceptionnelle. Elles en tirent le combustible, qu'amènent des chalands de Basse-Seine, ou des péniches du Nord. Et elles lui assurent ainsi une prospérité grandissante.

Mais le but propre de cette création, qui était de doter le port de Paris d'un raccordement bien aménagé, d'une soudure parfaite avec tous les chemins de fer, par l'intermédiaire de la ligne de ceinture, s'est trouvé mis au second plan. L'échange entre les réseaux de fer et d'eau, empêché d'ailleurs par des tarifs excessifs, n'y prend point des proportions vraiment importantes [1].

Le tonnage total de ces différents ports d'amont est supérieur à un million de tonnes : 1 123 000 t. en 1908; et il est en progression.

1. Voir p. 251, 252.

Celui des ports d'aval est beaucoup plus élevé, 1 849 000 tonnes en 1908. Les raisons en sont apparentes. En quittant la capitale, la Seine ne s'en éloigne pas : elle la contourne. Elle décrit une courbe au sud, longe les fortifications à 2 ou 3 kilomètres de distance, et dessine, au nord, avant de reprendre sa direction normale vers l'ouest, une seconde boucle. De la sorte, elle offre un développement d'une vingtaine de kilomètres, sans cesser d'être à proximité de la capitale. Le point terminus, La Briche, où la rejoint le canal Saint-Denis, est à vingt et un kilomètres par eau du Point-du-Jour, et à cinq kilomètres par terre de la porte de Clignancourt.

Une voie fluviale ainsi disposée se prêtait admirablement à l'établissement de nombreuses annexes du port de Paris : d'autant plus qu'elle amène les charbons anglais et une part des houilles du Nord ; qu'elle présente sur tout son parcours un seul barrage éclusé, à Suresnes ; et que, malgré la présence de quelques vieux ponts, la navigation, bénéficiant d'une profondeur de 3 m. 20, y est aisée.

Les usines qui alimentent de grands services publics (éclairage, transports, etc.) ou qui appartiennent à des firmes parisiennes, se sont multipliées, depuis une dizaine d'années surtout, sur ses rives. La large bande de terre, qui la sépare de l'enceinte, est maintenant couverte d'agglomérations populeuses, Billancourt, Boulogne, Neuilly, Levallois, Clichy, Saint-Ouen, sans compter Saint-Denis, qui se confondront avec Paris le jour où les fortifications

disparaîtront. Des centres de production se sont développés sur l'autre berge, la gauche : Meudon, Sèvres, Saint-Cloud, Suresnes, Puteaux, Courbevoie, Asnières. Sur tout ce trajet, la Seine est comme une grande artère de faubourg, qui distribue la sève aux dépendances industrielles de la capitale.

Elle est bordée de terre-pleins publics et d'appontements ou de débarcadères réservés aux grands établissements riverains jusqu'à La Briche, près de laquelle (à l'île Saint-Denis) est un garage où séjournent les bateaux qui attendent, volontairement ou non, leur entrée dans le port de Paris. Des grues flottantes vont de l'un à l'autre de ces points. Toutefois, il existe une puissante grue hydraulique à Suresnes, un appareil transbordeur, système Temperley, de la force d'une tonne, à Clichy, une grue à vapeur roulant sur rails, pouvant soulever 2 tonnes et demie, à Saint-Denis, etc.

A Saint-Ouen, le port est agrandi par un ensemble d'installations exploitées par la Compagnie des docks. Un bassin de 598 mètres de longueur sur 50 mètres de largeur, d'un tirant d'eau de 2 m. 65, est accolé au fleuve par une écluse. Tout autour sont disposées une demi-douzaine de grues, de une à deux tonnes, une voie ferrée reliée aux lignes de Ceinture et du Nord, et des magasins. Le trafic fluvial y a déchargé 42 000 t. de marchandises diverses, en 1908, auxquelles s'adjoignent 70 000 t. déposées au port voisin, libéré de péages.

Courbevoie présente un mouvement plus notable, 127 000 t., Boulogne, Saint-Denis, Levallois atteignent 130 à 273 000 tonnes, Clichy 363 000 tonnes. Ce sont les arrivages de houille qui enflent le plus ces chiffres. Asnières, Puteaux, Billancourt, et même les autres bourgs riverains, Suresnes, Saint-Cloud, etc., etc., entretiennent un trafic moins important, mais cependant actif avec le fleuve. Ces ports d'aval se sont grandement développés depuis une vingtaine d'années et paraissent voués à un avenir de prospérité. Ils sont plus à même de s'étendre que les ports enfermés dans l'enceinte. C'est sur eux que repose, dans une très large mesure, la production parisienne; ils se développeront avec elle; et lorsque la capitale aura achevé son expansion vers l'ouest, ils se trouveront englobés dans ses murs.

Ces dépendances amont et aval du port de Paris forment, au total, près d'une quarantaine de débarcadères, longs chacun en moyenne de 100 à 200 m. Ce sont donc sept à huit kilomètres de quais aménagés pour la réception des marchandises — et le nombre pourra s'en accroître encore — qui s'étendent le long du fleuve à proximité de Paris. Leur tonnage est de trois millions de tonnes (2 973 000 en 1908). C'est à peu près l'équivalent du chiffre que présente le port municipal. C'est, par suite, le quart du mouvement d'ensemble du port de Paris, *largo sensu*.

II

LE DÉFAUT D'OUTILLAGE AU PORT DE PARIS

En réunissant les trois groupes de ses installations, on constate que le port de Paris possède plus de 56 kilomètres de voies d'eau : 42 kilomètres en Seine de Choisy à La Briche, et 14 kil. 200 de Saint-Denis à Pantin et à l'Arsenal, par les canaux. Sur leurs rives sont agencés, en vue du trafic, une trentaine de kilomètres de terre-pleins ou quais. Par là il est fait face à un maniement de marchandises de 13 millions de tonnes (1909). Ce qui donne une moyenne approximative de 433 tonnes au mètre linéaire.

Ce coefficient d'utilisation pourrait être atteint sans inconvénient sérieux, s'il était uniformément réparti sur les diverses sections du port de Paris, et si toutes possédaient un outillage perfectionné.

Un port moderne, en effet, est un mécanisme complexe, formé de vastes gares d'eau, propres aux évolutions de la batellerie, de magasins facilitant les opérations du trafic, de jonctions entre les voies d'eau et les voies de fer, d'un matériel accélérant la manutention des marchandises.

Le port de Paris possède en partie ces diverses sortes de rouages, mais, sauf de rares exceptions, point groupés, isolés au contraire les uns des autres, disséminés sur son immense étendue. C'est ainsi que le fleuve, dans la traversée de Paris, accessible à la

grosse navigation, quoique encore parsemé d'obstacles, n'offre, sur ses berges, ni emplacements spacieux, ni hangars, ni dégagements commodes — sauf en quelques endroits, nécessairement encombrés. Le port municipal réunit à la Villette de réels avantages pour le trafic : mais par cela même le grand bassin est d'une insuffisance avérée. En outre, les canaux d'accès sont défectueux; l'alimentation en eau n'est point assez abondante. Quant aux ports fluviaux suburbains, s'ils sont appropriés à leur fonction industrielle, ils sont trop éloignés pour être utilisés par le commerce parisien : remise de denrées alimentaires, groupage et expédition de colis, etc.

Ces installations disparates sont presque toutes privées de voies ferrées. Seul le camionnage seconde et complète les transports par eau. Une telle lacune a des conséquences fort graves, qui veulent être examinées à part [1].

L'outillage de manutention est, ici et là, *intra* et *extra muros*, tout à fait rudimentaire. Dans la traversée de Paris, il n'existe, à demeure sur les terre-pleins, qu'une vingtaine de grues à vapeur et moins encore hors l'enceinte. Le port municipal n'en est guère mieux pourvu. Encore ces engins appartiennent-ils aux grandes entreprises d'extraction de sable, d'apport de pierres, de production industrielle ou de navigation, qui les utilisent d'abord, sinon exclusivement, pour leurs besoins personnels.

1. Cf. Le chapitre huitième : « L'avenir du Port de Paris », I « La question des Raccordements », p. 243.

La petite batellerie n'a guère à sa disposition qu'une soixantaine de grues à vapeur flottantes, qui font la navette sur les 56 kilomètres de voies d'eau dépendant, comme nous l'avons vu, de la capitale. Qu'est cela, si l'on songe aussi que ces mariniers indépendants procurent les deux tiers du tonnage total du trafic de l'eau parisien? Rareté de ces appareils, difficulté de se les procurer, tarifs élevés, il n'y a rien là qui puisse favoriser sur les berges le chargement et le déchargement mécaniques.

Aussi la manutention y reste-elle arriérée, lente, dispendieuse. Céréales, sable même sont hissés au dos des débardeurs[1]. Certains trafics s'en accommodent. Les marchands de combustible, par exemple, estiment que ce procédé fait moins de poussier que le jet du charbon dans et par une grue. S'il est moins rapide, que leur importe! La péniche forme un magasin gratuit pendant dix jours, au delà desquels la faculté d'en prolonger l'immobilisation moyennant une faible redevance est d'usage. On n'observe pas qu'ainsi, la fréquence des voyages des mariniers est réduite, et le montant du fret accru.

D'autres trafics, par contre, souffrent de ce manque d'outillage : tous ceux pour qui une livraison rapide est indispensable, soit qu'ils portent sur des marchandises d'un prix moins médiocre, soit qu'ils uti-

1. L'Inspection de la navigation évalue le nombre des débardeurs occupés sur le port de Paris, aux saisons d'activité normale, à 1 500 *intra muros* et 400 *extra muros*. Leur salaire moyen est de 0 fr. 55 à 0 fr. 65 par heure.

lisent des bateaux représentant un capital élevé. La Compagnie maritime du port Saint-Nicolas, par exemple, déclare que l'un des obstacles au développement de son intéressante entreprise est « la dépense excessive de la manutention ».

Quelques groupes d'installations perfectionnées se sont, il est vrai, créés en ces dernières années : docks d'Austerlitz, gare d'eau d'Ivry, etc.

Très localisée, leur action est lente, mais s'exercera sans nul doute de façon bienfaisante, au port de Paris.

Il n'existe nulle part, bien entendu, de ces aménagements, auxquels le trafic ou la batellerie n'aurait à recourir — mais alors fort utilement — que de temps à autre. Ainsi une bigue de 40 à 50 tonnes serait utile, sur les quais d'une métropole, où des ouvrages considérables sont sans cesse en chantier, où par suite les poids lourds ne sont point inconnus (malgré leur tendance à disparaître, en raison du démontage). Le commerce en réclame vainement l'installation.

De même, dans ce grand port, où fréquentent des milliers de bateaux, il n'y a aucune cale de radoub. Les vapeurs dont la coque est endommagée ne peuvent être réparés à Paris ; les péniches sont laborieusement hissées sur les berges de Choisy ou de Boulogne. La Compagnie des bateaux voyageurs a dû établir près de Javel un système de levage, d'ailleurs imparfait. Cette lacune a été dénoncée, à diverses reprises, par la Chambre de commerce. La batel-

lerie, qui est essentiellement provinciale, remonte volontiers, pour tous les travaux d'entretien, à ses ports d'attache. Mais elle apprécierait dans bien des cas des secours plus proches. Et Paris a intérêt à favoriser sa propre flotte, remorqueurs, toueurs, chalands de Basse-Seine, péniches des compagnies de navigation, etc.

De même encore, la Chambre syndicale de la marine estime que le matériel fluvial ne trouverait point, en période de crue ou glace, de refuges suffisants. Il existe deux gares d'eau accolées à la Seine qui offrent toute sécurité : celle de Charenton et le bassin de l'Arsenal. Mais leurs écluses sont de dimensions trop restreintes pour livrer passage à la grosse batellerie de Rouen.

Qu'importent telles autres lacunes et imperfections de détail, auprès de l'état arriéré où demeure encore l'ensemble du port de Paris? De bonnes lignes de transport par eau y aboutissent, la Basse-Seine se prête à la grande navigation. Un commerce varié, comparable à celui d'un port maritime, peut se développer sur les quais de la capitale. Il s'y trouve empêché, arrêté, par le défaut de coordination, ou même le manque d'installations propices.

Le trafic traditionnel lui-même — matériaux de construction et houille — est atteint par ce dénuement, dont il semble s'accommoder si bien. Car les emplacements qui lui sont affectés, étant limités, et leur exploitation intensive impossible, il en résulte ce mal, dénoncé par tous les commerçants et mari-

niers, qui peut devenir, dans un prochain avenir, alarmant : l'encombrement.

III

LES PROJETS D'AMÉLIORATION ET D'AGRANDISSEMENT

Le développement continu du trafic au port de Paris, l'insuffisance d'ores et déjà avérée des installations présentes ont incité les autorités compétentes à étudier des projets d'amélioration et d'agrandissement. Il importe de les examiner successivement.

1° **Traversée de Paris.** — Le port fluvial offre, nous l'avons vu, des emplacements nombreux, sinon spacieux, au commerce. Mais il demeure, bien qu'accessible à la grosse batellerie, hérissé de difficultés à la navigation. Il est en outre le plus exposé aux effets désastreux des crues et inondations. L'hiver de 1910 l'a montré de façon cruelle. C'est donc sur le cours même du fleuve, dans la traversée de Paris, que doit porter l'effort prochain, en vue d'une amélioration constante de sa navigabilité, et d'une mise en garde contre le danger de ses débordements. Toute une série de mesures ont été élaborées, dont l'application se poursuivra vraisemblablement durant de longues années.

Le débit des eaux n'est pas d'une régularité parfaite entre les quais de la capitale. A son entrée dans la ville, vers le pont National et le pont d'Austerlitz,

le flot coule sur une largeur de 195 m. Il s'engage ensuite dans le grand bras de l'île Saint-Louis, où s'élève le vieux pont, trop lourd, de la Tournelle, et qui n'est large, au quai Saint-Bernard, que de 97 m.; le petit bras de droite étant défendu par une estacade en bois, peu profond et rétréci d'un côté par l'emprise du pont des Célestins, de l'autre, le long de l'île, par une banquette, à laquelle sont amarrés de vieux établissements flottants, fort encombrants.

Au sortir du grand bras, en aval de l'île Saint-Louis, le flot se heurte à un étranglement, le petit bras de la Cité, qu'obstruent les ponts de l'Archevêché, du Petit-Pont, etc., et un barrage éclusé. Il se jette sur la droite, dans le grand bras de la Cité, qui n'a qu'une largeur de 72 à 88 m. et possède, lui aussi, des ponts gênants.

En temps de crue, ces obstacles provoquent un relèvement considérable du plan d'eau en amont. Les bas-ports sont les premiers submergés, tandis que la navigation est arrêtée. D'où la double obligation de faciliter l'écoulement des flots par les deux petits bras du fleuve : celui de l'île Saint-Louis (rive droite) et celui de la Cité (rive gauche), qui forment à l'heure actuelle des garages pour la batellerie, mais doivent être rendus à leur fonction primitive de dérivation.

Pour le premier, les mesures nécessaires sont d'exécution aisée : édification d'une estacade mieux ouverte, suppression des bains, lavoirs, etc. Pour le

second, dont l'étroitesse est en certains points excessive (34 mètres), elles sont au contraire considérables et se résument en ce mot : l'élargissement. Il convient de restituer à ce bief les terrains qui furent pris sur son lit, rive gauche, entre la rue du Haut-Pavé et la place Saint-Michel, de façon à lui assurer sur ce parcours une largeur de 60 à 67 mètres.

Cet élargissement entraîne le recul du quai de la rive gauche, la suppression du port Montebello, puis plus bas, le rescindement de la banquette de droite, l'extension du déversoir de la Monnaie sur l'île du Vert-Galant, l'abaissement du seuil de ce déversoir, enfin la reconstruction de trois ponts : celui de l'Archevêché, le Pont-au-Double et le Petit-Pont.

« La rectification du bras de la Monnaie, écrit l'éminent ingénieur M. A. Picard, combinée avec la réfection de l'estacade Saint-Louis et du pont de la Tournelle, procurerait un abaissement du niveau, qui, d'après les calculs, atteindrait 43 centimètres au pont Sully pour une crue semblable à celle de 1910 et ferait alors sentir ses effets jusqu'à Charenton [1]. » Le coût de ces travaux ne serait point inférieur à une trentaine de millions, dont l'État et la ville partageraient la dépense. Leur effet serait double, puisqu'en diminuant, dans la capitale, la virulence

1. Cf. aussi le rapport sur les « quais de Paris » de M. Drogue, dans le recueil de *Rapports et Documents divers* publié par la commission des inondations (1910). — Plus en aval, il paraît suffisant de substituer une étroite banquette verticale au port de tirage des Tuileries.

des crues, ils procureraient en tout temps à la navigation des facilités considérables. Le Ministère des Travaux Publics a soumis, en décembre 1910, un projet complet au Conseil municipal de Paris qui paraît favorable [1].

D'autres ouvrages, inspirés d'une pensée de défense contre les inondations, seraient non moins favorables au trafic de l'eau. C'est ainsi que l'on préconise la réfection des vieux ponts, de façon à diminuer la masse de leurs soubassements et leur coefficient d'obstruction [2]. Par contre, on songe à surélever les quais d'amont et d'aval, pour les rendre insubmersibles. Ils domineraient dès lors les ports, d'une hauteur assez sensible. Or ce qui rend ces terre-pleins si agréables au commerce fluvial qui s'y épanouit, c'est précisément leur niveau égal à celui des quartiers avoisinants. Leur tranformation en bas-ports, encaissés entre le fleuve et des murailles supportant une chaussée élevée, serait, à cet égard, regrettable.

Plusieurs emplacements seront, en outre, enlevés au négoce. Il faudra, afin de les remplacer, achever l'érection en ports droits des derniers ports de tirage, peu utilisables de nos jours. Cette œuvre est prévue

1. Cf. le rapport de M. Lemarchand du 2 novembre 1910.

2. Le service des ponts procède à la reconstruction du Pont Notre-Dame, qui comportera désormais une seule arche, métallique; il prévoit celle du pont de la Tournelle, qui n'aura plus que trois arches de pierre; et il réclame, avec l'élargissement du petit bras de la Cité, la réfection des ponts de l'Archevêché, Pont-au-Double, Petit-Pont.

pour les parties amont, restées telles, des ports de Tolbiac et de la Rapée. Elle pourra être ensuite réalisée, dans la partie aval du port de Javel. Telle est d'ailleurs la manière dont on n'a cessé d'agrandir, depuis une quinzaine d'années, les aménagements des rives de la Seine réservées au trafic.

2° **Ports fluviaux suburbains.** — Les dépendances suburbaines du port de Paris, dont nous avons constaté le progrès dans la période contemporaine, doivent faire chacune l'objet d'amendements concertés entre le service national de la navigation et les communes intéressées ou les compagnies concessionnaires; c'est ainsi que la Chambre de commerce de Paris prépare l'agrandissement de la gare d'eau d'Ivry. Leur développement est d'autant plus aisé que l'espace est ici beaucoup moins parcimonieusement mesuré et disputé que dans l'enceinte de Paris.

Il est deux grandes mesures, que l'État projette dans leur intérêt commun : en amont la prolongation du mouillage de 3 m. 20 jusqu'à Corbeil, à 28 kilomètres de Port-à-l'Anglais; en aval l'abaissement du plan d'eau.

Le premier de ces ouvrages donnerait à la partie supérieure du fleuve, à ses bourgs riverains, à ses ports, la même activité industrielle qui se manifeste sous Paris, dans la section inférieure.

Quant au second, que préconisent le service technique et la commission des inondations, il aurait pour but essentiel d'atténuer les effets des crues

en aval — et même à Paris. Il serait accompli par l'abaissement du seuil des barrages de Suresnes, Bezons et Marly. Le mouillage de 3 m. 20 serait maintenu grâce à de profonds dragages entre Suresnes et Bougival. Le coût des travaux est évalué à trente millions de francs. L'écoulement des eaux et par suite la navigation seraient efficacement facilités.

Toute une série d'autres mesures, exhaussement de quais, édification de digues, dragages, etc., ont été prises ou amorcées en 1910, tant en amont qu'en aval, en vue d'éviter la submersion par les hautes eaux fluviales des ports et des bourgs suburbains [1].

3° **Le Port municipal.** — Le grand défaut du port municipal, c'est l'insuffisance de ses bassins et canaux, demeurés sans agrandissement depuis leur lointaine création. Voici d'assez nombreuses années que le trafic y a atteint son maximum d'intensité, de sorte qu'il est contraint d'y demeurer stationnaire, — tandis qu'en vingt ans, de 1886 à 1906, le tonnage des ports de la traversée de Paris doublait (2 750 à 5 800 milliers de tonnes).

Le port municipal n'a point bénéficié, autant qu'il eût été souhaitable, de l'expansion du trafic dans la Basse-Seine approfondie. C'est en raison de cette pléthore, et à cause d'un fait que nous avons signalé déjà : les dimensions restreintes et les piètres con-

1. Nous avons déjà signalé la création d'un barrage en Marne, près de Charenton, cf. note p. 121. Sur les autres travaux en banlieue, relatifs à l'écoulement des eaux, cf. chapitre VIII, p. 272.

ditions de navigabilité des canaux Saint-Denis et Saint-Martin. Il importerait de transformer ces deux voies d'accès en canaux à grande section, abondamment alimentés, de parcours rapide. Le coût de tels travaux empêche la ville d'y songer.

En revanche, elle se préoccupe d'ouvrir de nouveaux bassins, à proximité de ceux de la Villette. Et elle rattache ce projet à celui qui prévoit la transformation et la continuation du canal de l'Ourcq, jusqu'à l'Oise, à Abbécourt. Le but de ces ouvrages est de relier, par une voie directe et distincte, les houillères de Lens et de Valenciennes au port municipal, qui deviendrait l'unique et grande gare d'eau du Nord. On sait d'ailleurs que les dimensions de ses canaux et bassins actuels répondent aux convenances de la batellerie flamande, dont ils forment déjà, dans une large mesure, le port terminus.

Ce plan, qui était celui même du Premier Consul, est très séduisant. Mais le coût d'exécution en est devenu excessif, ce qui en rend aléatoire la réalisation intégrale. L'augmentation régulière du trafic des houilles, qui sera plus sensible encore après l'ouverture du canal du Nord, justifie, de toute façon, l'agrandissement du port de la Villette.

Dès 1902, le Conseil municipal avait invité le préfet de la Seine à négocier avec l'État la cession gratuite de deux vastes emplacements, aux fortifications, en bordure l'un du canal Saint-Denis et l'autre du canal de l'Ourcq. Il entendait y aménager deux bassins. Ce projet s'attarda dans le dédale des formalités admi-

nistratives. Et depuis lors le terrain accolé au canal Saint-Denis a reçu une autre destination.

Le service technique a étudié un second projet, qui comporte également l'établissement de deux bassins, mais tous deux sur la rive de l'Ourcq : l'un à l'entrée du canal dans Paris, aux fortifications, près de l'endroit primitivement choisi; l'autre, plus distant, en pleine banlieue industrielle, à Pantin.

Le bassin des fortifications serait disposé entre le canal et la porte d'Allemagne, à côté de la gare du bétail. Rectangulaire, il mesurerait 600 m. et 80 m. de côtés. Il serait bordé de quais larges d'une trentaine de mètres au moins. Des voies ferrées les sillonneraient, qui rejoindraient, soit la petite ceinture, soit la gare de l'Est et la grande ceinture. Un outillage complet de hangars, d'engins de manutention, serait installé, de façon à ce que puisse s'effectuer un mouvement d'un million de tonnes de marchandises.

Plus spacieux, le bassin de Pantin serait orienté dans le sens du canal de l'Ourcq. Il serait réuni par rails au garage contigu de la Compagnie de l'Est, recevrait magasins, grues, etc., de manière à faire face à un trafic de trois millions de tonnes.

Ces travaux assureraient au port municipal une extension proportionnée aux besoins du trafic de l'eau — sans cependant le rendre accessible à la grosse batellerie (1 000 à 1 200 t.) de Basse-Seine.

Il conviendrait qu'ils fussent promptement entrepris et terminés. Mais il faut, au préalable, obtenir

de l'État la cession gratuite du terrain nécessaire au premier d'entre eux. Et il y a, d'autre part, à poursuivre l'acquisition des parcelles qu'occupera le second à Pantin. Il s'agira en outre de réunir les fonds destinés à couvrir les frais d'établissement, évalués à 31 millions.

Le Conseil municipal semble résolu à faire aboutir cette grande œuvre. Dans l'emprunt de 900 millions approuvé par la loi du 30 décembre 1909, il a compris une somme de cinq millions pour commencer le premier bassin, et une somme égale pour les études préparatoires et acquisitions immobilières, qu'exige le bassin de Pantin. M. L. Paris, rapporteur de cette assemblée, propose de parfaire la somme requise par un emprunt spécial, se confondant avec celui qui rendrait possible la transformation et la prolongation du canal de l'Ourcq. « Du fait de la location des magasins et des grues, des droits de stationnement, écrit-il, les recettes prévues pour les bassins peuvent être évaluées à 1 290 000 fr. » Le service de l'amortissement et des intérêts serait donc aisé à assurer.

Il n'est pas certain que cette étroite solidarité, établie entre l'agrandissement du port de la Villette et sa jonction directe avec le bassin houiller du Nord, soit heureuse. Car la première mesure est incontestablement plus urgente que la seconde. Sa réalisation s'impose. Et voici huit ans déjà qu'on la diffère, parce qu'on est moins d'accord sur l'opportunité du canal de Soissons.

Un port fluvial plus accessible à la navigation, un

port municipal plus étendu, des annexes suburbaines plus nombreuses, et un outillage plus développé : le port de Paris deviendrait vraiment un port moderne. Mais comment se fait-il qu'il soit si éloigné de l'être, si lent à s'acheminer vers les améliorations indispensables?

CHAPITRE VI

L'ADMINISTRATION DU PORT DE PARIS L'UNIFICATION ET L'AUTONOMIE NÉCESSAIRES

I. — *La diversité des services administratifs.*
- 1° Les deux services techniques.
- 2° L'inspection de la navigation.

II. — *La variété des régimes appliqués au Port de Paris.*
- 1° Les droits de navigation et d'occupation au port municipal.
- 2° L'accaparement des quais dans la traversée de Paris.
- 3° Défaut d'exploitation commerciale des ports.

III. — *Nécessité d'une administration responsable.*
- 1° Un vœu de la Ligue maritime française.
- 2° Insuffisance d'une concession de l'exploitation commerciale des quais.

IV. — *Deux modes d'unification administrative.*
- 1° L'autonomie municipale. — L'ancien régime. — Le port d'Anvers.
- 2° L'autonomie du port. — Nos ports maritimes.
- 3° Urgence d'une solution. — Exemple de l'étranger.

I

LA DIVERSITÉ DES SERVICES ADMINISTRATIFS

Le port de Paris, point de convergence des grandes lignes françaises de navigation intérieure, béné-

ficie depuis un demi-siècle d'un développement régulier, considérable. Il est fort loin, cependant, de posséder une organisation matérielle proportionnée à l'importance de ce rôle : c'est ainsi qu'il n'a point encore étendu le système de bassins et canaux, dont l'avait doté la prévoyance du Premier Consul.

La cause d'une telle incurie et d'un état si arriéré n'est point difficile à découvrir. C'est l'absence, dans ce grand centre économique, de toute autorité une et responsable, par suite, de toute exploitation rationnelle.

A la dispersion des installations répond en effet la variété des services publics chargés de leur administration, dont tous ont des attributions spéciales, partielles, dont aucun n'est informé des besoins généraux du port, n'a de vue d'ensemble sur son extension.

1° **Les deux services techniques.** — Institués dès le premier Empire, centralisés alors sous l'autorité du ministre de l'Intérieur et la direction de Napoléon, ils se sont peu à peu soustraits au pouvoir central, et agissent maintenant à l'insu les uns des autres. Tout d'abord coexistent, dans l'enceinte même de Paris, deux services des Ponts et Chaussées, dirigés chacun par un ingénieur en chef, qui sont chargés de construire, entretenir, réparer les ouvrages de l'eau. Pourquoi cette dualité dispendieuse ? Parce que la Seine et ses quais appartiennent à l'État et les bassins et canaux à la Ville. L'un et

l'autre entretiennent donc, dans la métropole, un personnel technique distinct.

Le « Service de la navigation de la Seine (5e section) et des ponts de Paris », institué en l'an XI, a la surveillance du cours et des rives du fleuve dans la capitale. Il dépend directement du ministère des Travaux Publics. Un ingénieur en chef, à compétence territoriale étendue, le dirige, assisté d'un ingénieur ordinaire, et d'agents subalternes, conducteurs, éclusiers, etc.

Ce service exécute les grands ouvrages en Seine, qu'ont prescrit le Parlement et le gouvernement. Il effectue les travaux d'entretien sur autorisation du préfet de la Seine, agissant comme agent de l'État. Il tient la statistique du mouvement de la navigation, qui se produit dans son ressort.

C'est l'État qui le rétribue sur ses crédits budgétaires. C'est lui qui fournit également les fonds avec lesquels sont créées les installations nouvelles, quais, droits, etc. Mais il consulte la ville sur leur opportunité et exige d'elle une subvention égale à la moitié des frais d'établissement.

Deux services analogues — mais dépendants du même ingénieur en chef — remplissent semblable fonction technique en amont et en aval de Paris; l'un, entre la limite du département de Seine-et-Marne et les fortifications de Bercy (4e section, 40 kilomètres), l'autre entre l'enceinte, au Point du Jour, et La Briche (6e section, 21 kilomètres).

« La Direction des Eaux » est chargée de la cons-

truction et de l'entretien du port municipal *intra* et *extra muros*. Elle dépend du préfet de la Seine et agit sous le contrôle du ministère des Travaux Publics. C'est le préfet qui autorise les réparations, et qui enjoint l'exécution des grands travaux votés par le Conseil municipal et approuvés par les pouvoirs compétents. La multiplicité des ingérences prévues par la loi, en pareil cas, la complexité de la « tutelle administrative » forme l'un des principaux obstacles à l'agrandissement de ce port. Un autre empêchement grave est dans la diversité des attributions de ce service technique. C'est lui, en effet, qui doit pourvoir aussi à l'adduction et à la distribution des eaux potables et autres dans Paris, à l'organisation du tout à l'égout, et de l'épandage, etc. Si l'on considère l'ampleur et la gravité de cette tâche, si l'on songe, par exemple, que le réseau des égouts à surveiller et compléter excède douze cents kilomètres, on conclura que l'Ingénieur en chef, titulaire de cette direction trop vaste, ne pourra accorder que bien peu de réflexion et d'action au port municipal.

Un ingénieur ordinaire, placé sous ses ordres, est heureusement préposé au soin des canaux et bassins. Mais il n'a aucun pouvoir propre, aucun moyen de faire adopter ses vues. Très compétent, il apparaît non moins impuissant.

En définitive, la « Direction des Eaux » est distraite par trop de devoirs impérieux, qui importent de façon plus immédiate au bien-être de la capitale,

pour se vouer au développement du port municipal. Elle tend à considérer le canal de l'Ourcq avant tout comme un adducteur d'eaux destinées à la consommation publique. L'été, elle y puise, dans une mesure qui retarde ou même arrête le mouvement de la navigation. Elle n'a pas le loisir de poursuivre avec ténacité l'exécution d'un plan d'amélioration et d'agrandissement des ouvrages navigables. Depuis près d'une dizaine d'années, elle n'a pu faire aboutir le projet de bassins nouveaux. De là vient que le port municipal a conservé l'étendue restreinte, qui convenait aux débuts du XIXe siècle, et dont l'insuffisance est manifeste depuis une trentaine d'années.

2° **L'Inspection de la navigation.** — Une troisième administration étend sa compétence sur l'ensemble du port de Paris, *intra* et *extra muros*. Mais ses attributions sont extrêmement limitées.

L'Inspection de la navigation commerciale et des ports — car tel est son nom — est subordonnée, non plus au préfet de la Seine, mais au préfet de police et en dernier ressort au Ministère des Travaux Publics. Composée d'un inspecteur général, neuf inspecteurs principaux et huit inspecteurs, elle maintient sur le fleuve, les canaux, les bassins et les quais, dans le département de la Seine et à Bas-Meudon, Sèvres et Saint-Cloud (Seine-et-Oise), avec une fermeté non exclusive de mansuétude, l'ordre, qu'elle y restaura en l'an VIII.

Tout le mouvement du port a été réglementé par la grande ordonnance de police du 30 avril 1895, qui

a fondu en cent cinquante-trois articles maintes dispositions antérieures et d'époques diverses, souvent surannées, parfois contradictoires. C'est cette charte du trafic de l'eau à Paris que fait observer l'inspection de la navigation.

Les mariniers qui arrivent à la capitale sont tenus de remettre une déclaration et leur lettre de voiture à l'inspecteur de l'arrondissement, qui leur désigne leur place à quai. Ils doivent débarquer en principe 40 tonnes par jour, dimanches et fêtes exclus. Ces délais sont doublés pour les cargaisons fragiles et celles qui n'excèdent point 100 tonnes. Les marchandises sont aussitôt emportées — sauf autorisation d'occupation temporaire. Tout façonnage est interdit sur les berges, sauf le criblage du sable.

Les inspecteurs veillent à la sécurité et à la liberté de la circulation sur les voies d'eau et les ports, au roulement des bateaux aux points d'accostage, à l'enlèvement des arrivages, à la régularité des occupations temporaires, au déplacement des produits dangereux ou insalubres, aux sauvetages, à la solution amiable des conflits entre mariniers et usagers, etc.

La première Instruction préfectorale, sous le Consulat, présentait leur rôle comme étant de conciliation et de protection. C'est ainsi qu'ils n'ont cessé de l'entendre. Latour du Moulin, chef du service sous la monarchie de Juillet, fut fort utile à la navigation en luttant pour l'adoption du touage. Ses successeurs sont restés les meilleurs avocats de la batellerie et du commerce par eau.

Ils enregistrent tous les arrivages et expéditions au port de Paris. Ils mettent une parfaite obligeance à les communiquer. Leurs statistiques sont d'ailleurs publiées chaque année dans l'*Annuaire statistique* de la ville. L'inspection de la navigation forme un centre de renseignements unique, pour le mouvement des bateaux et des marchandises dans l'ensemble du port — fluvial, municipal et urbain. Elle possède des archives, pleines de précieuses indications, sur le développement du trafic de l'eau au XIXe siècle.

L'Inspection cherche avec raison à accentuer sa compétence commerciale[1]. Elle signalerait volontiers aux services techniques, par l'intermédiaire du préfet de police et du préfet de la Seine, les vœux de la batellerie, relatifs aux travaux à exécuter sur les voies et quais. Mais on ne lui reconnaît aucune prérogative, en dehors de celles qu'implique sa mission d'ordre. Elle ne saurait provoquer de transformation, ni d'agrandissement quelconque. Elle n'a pas la faculté de s'immiscer dans les questions de tarification ou d'outillage. On ne lui accorde pas même l'initiative de procéder à une revision et à une limitation des occupations et concessions temporaires, quelque abus qui en ait été fait.

1. C'est un arrêté préfectoral du 10 février 1907 qui a introduit ce mot de « commercial » dans son titre. Et c'est désormais un concours, et non plus le seul grade d'ancien sous-officier, qui donne accès à sa hiérarchie.

II

LA VARIÉTÉ DES RÉGIMES APPLIQUÉS AU PORT DE PARIS

La diversité des services administratifs au port de Paris est aggravée par le défaut d'entente. Certes, leurs chefs entretiennent des relations courtoises : mais presque aucune relation d'affaires. Ils ne se mettent point au courant de leurs travaux, de leurs projets respectifs. Ils agissent isolément.

Les deux services techniques eux-mêmes, malgré leur similitude de recrutement, d'agencement et de labeur, ne se concertent pas. Ils ne s'estiment point parties intégrantes d'un même organisme. Ils n'ont jamais dressé, d'un commun accord, un ordre d'urgence pour les ouvrages à accomplir ici et là. Ils ont tendance, au contraire, à considérer les sections de port, dont ils ont le soin, comme des ports différents, ayant presque des intérêts antithétiques.

Un simple déplacement de trafic des quais du fleuve aux bassins de la Villette constitue, aux yeux de la Direction des Eaux, un progrès pour le port de Paris.

De cette opposition foncière de vues découlent des différences déconcertantes, dans le régime des deux parties métropolitaines du port.

1° Les Droits de navigation et d'occupation au port municipal. — La batellerie est affranchie de tout péage sur la Seine, voie nationale, et sur ses rives: elle en supporte d'assez élevés sur les canaux et bassins municipaux. Mais la ville contribue, dans une large mesure (la moitié actuellement) aux frais d'établissement des quais fluviaux. Elle ne demande donc aucune rémunération pour les capitaux, qu'elle dépense sur le port de l'État — alors qu'elle exige intérêts et amortissement pour ceux qu'elle engage dans son propre port!

Malgré leurs réductions successives, dont la dernière ne remonte pas au delà du 8 août 1904, ces péages municipaux sont compliqués et onéreux. Suivant la catégorie des marchandises, ils s'élèvent de 0 fr. 25 à 0 fr. 50 par tonne sur le canal Saint-Martin, 0 fr. 20 à 0 fr. 40 sur le canal Saint-Denis. Une péniche de 300 tonnes paiera donc de 75 à 150 francs pour parcourir les 4 kilomètres et demi du premier bief, 60 à 120 francs, pour suivre les 6 kilomètres et demi du second. Il est vrai que, si elle passe non chargée, le droit est réduit à 31 fr. 50 sur le canal Saint-Martin, 24 fr. 50 sur le canal Saint-Denis (il varie selon le tonnage). En outre, le retour à vide est exonéré de débours. Par contre, les taxes sont proportionnellement plus élevées, si le bateau n'emprunte ces voies, que sur une partie de leur trajet.

Un tel tarif aurait été prohibitif, pour tout parcours d'une extrémité à l'autre du port municipal. Il s'abaisse donc en pareil cas. C'est ainsi que la traver-

sée de Paris sur les canaux coûte 0 fr. 125 par tonne et par canal, quelles que soient les marchandises transportées, soit 75 fr. pour un bateau de 300 t. Ce forfait a été consenti, afin de détourner de la Seine le trafic de l'eau. Aussi est-il augmenté quand les péniches, après avoir suivi les deux canaux, s'arrêtent avant leur point terminus, pour charger ou décharger sur le port municipal.

Mais la petite batellerie supporte le plus souvent ces charges fiscales dans leur intégralité normale. Ce sont les compagnies de navigation, dont le matériel, mieux achalandé, évolue d'un bout à l'autre des canaux, qui bénéficient le plus largement des diminutions.

La navigation de nuit, si fort appréciée au port municipal et qui en fait le centre des services rapides, est légèrement surtaxée.

Un tarif distinct est appliqué au canal de l'Ourcq.

De tels péages forment la rémunération des capitaux consacrés à l'ouverture des voies municipales. Or la concession primitive, comportant une durée suffisante pour assurer un complet amortissement, aurait expiré au 1er janvier 1922. Et c'est jusqu'à cette date seulement que la Ville, par suite de son rachat, doit verser une annuité de dépossession. Il serait donc logique qu'alors elle consentît à la disparition de cet impôt.

Mais elle arguera sans nul doute des améliorations accomplies par elle depuis sa prise en charge, et des frais annuels d'entretien, pour conserver ces impor-

tantes recettes. Sans doute, toutefois, consentira-t-elle à une réduction nouvelle[1].

Une anomalie plus singulière encore, dans le régime du port de Paris, c'est la perception, sur les bassins et quais de la Villette, de droits de stationnement, de garage et d'occupation temporaire, inconnus sur la Seine et ses rives. Les bateaux qui stationnent aux gares d'eau et voies municipales sont frappés, après un délai de dix à vingt jours, suivant la nature de leur cargaison, d'un droit quotidien de un centime par mètre superficiel, élevé à deux centimes dès la

1. Le bilan du port municipal est ainsi dressé.

Recettes proprement dites des canaux	1 300 000 fr.
Fourniture d'eau pour le service public et industriel (estimation)	900 000
	2 200 000 fr.
Annuités de rachat aux Compagnies concessionnaires.	720 000 fr.
Dépense moyenne d'entretien et de fonctionnement des canaux (traitements des Ingénieurs compris).	820 000
	1 540 000
Solde au profit de la Ville de Paris.	660 000 fr.

Dans l'annuité de rachat n'est pas compris l'intérêt et l'amortissement de toutes les sommes dépensées pour la construction et l'amélioration des canaux et bassins (57 000 000 de fr. environ), ce qui en élèverait le montant à 2 000 000 de fr. Mais « on peut affirmer que la dépense d'établissement des canaux a été amortie par la fourniture de l'eau pendant la première moitié du dernier siècle (fourniture qui avait alors plus de prix qu'aujourd'hui), et que par suite ces travaux de dérivation de la rivière d'Ourcq ont été une opération avantageuse pour les finances de la ville de Paris ». L. Paris, *Rapport cité*.

seconde semaine. (Le droit est de 2 et 3 centimes, et le délai de franchise écourté sur le canal Saint-Martin.) Des réductions sont admises, pour les cas de garage (attente d'un chargement, réparations, etc.). Ces taxes paraissent justifiées. Car la durée normale d'un déchargement étant passée, la péniche n'est plus qu'un lieu de dépôt, un magasin, qui ne doit pas gêner les opérations du port.

De même les occupations temporaires et concessions autorisées sur les berges municipales donnent lieu à redevance : tribut légitime, puisque ces emplacements sont alors enlevés à l'usage public, et affectés à une destination privée. Sur le port fluvial, cependant, il n'en va pas de même : ni les mariniers ne paient de droit de stationnement, ni les occupants des quais ne sont soumis à redevance, d'où un abus déplorable dans l'appropriation du port.

2° **Accaparement des quais dans la traversée de Paris.** — Les grands extracteurs de sable se sont fait céder, de longue date, des espaces étendus le long de l'eau, et les compagnies de navigation les ont, dans une bien moindre mesure d'ailleurs, imités, de sorte qu'à l'heure actuelle les rives de la Seine, en la traversée de Paris, sont divisées en un grand nombre de parcelles, dont chacune a son usager. Ils considèrent ces lots comme leur appartenant et y laissent à demeure des dépôts de pierres ou de matériaux. Qui n'a remarqué, sur certains terre-pleins, des amas de pierres de taille verdies par des intempéries prolongées? Ce sont là

de véritables chantiers, des magasins en plein air, qui sont dotés de ce privilège inouï : d'être gratuits[1] !

Un nouveau port droit est-il ouvert au trafic? Vingt entreprises s'en partagent la possession. Il y a toujours maintes demandes d'occupation, qui attendent un agrandissement du port, pour obtenir satisfaction. Une compagnie nouvelle, dont l'initiative mérite d'être encouragée, veut-elle découvrir un recoin, où elle puisse effectuer régulièrement ses déchargements? C'est en vain, tout est pris. Il lui faut attendre des mois et faire agir de hautes influences, pour qu'on l'autorise à utiliser un fragment de berge — en obligeant les occupants, non sans de vives difficultés, à se serrer un peu.

La batellerie indépendante n'a que d'étroits emplacements, dénués d'outillage, pour ses manutentions : il n'y a pas de grand port public, qui lui soit réservé, sur les rives métropolitaines de la Seine[2]. C'est ce qu'un haut fonctionnaire exprime en ces termes énergiques : le port de Paris n'existe pas; on n'entend, par ces mots, qu'une juxtaposition de débarcadères privés.

1. De telles occupations ne donnent lieu à redevance que si des baraquements sont édifiés.

2. Il est vrai que, si les compagnies de navigation ont besoin d'emplacements assez vastes pour leurs services de messageries et leurs déchargements destinés à des clients divers, la petite batellerie porte le plus souvent sa cargaison au débarcadère d'un destinataire unique; telle usine, l'entreprise du Métropolitain, les moulins de Corbeil, etc.

Les conséquences de cet accaparement aboutissent à certains monopoles de fait, à l'enchérissement des transports (transports de sable, surtout), à une gêne au développement du port : tous phénomènes, apparents dans la capitale. En outre, l'encombrement permanent des terre-pleins met obstacle à l'écoulement des eaux, en période de crue. La Commission des Inondations instituée en 1910 s'est formellement élevée contre ces pratiques abusives.

Leur maintien ne s'explique que par le défaut d'autorité et de responsabilité des services administratifs, parqués dans leur étroit domaine, désireux de vivre en paix avec les grandes exploitations privées, sans moyen d'embrasser l'intérêt général, sans pouvoir pour en assurer la prédominance.

3° **Le Défaut d'exploitation commerciale.** — De là, cette autre lacune, très grave : il n'y a point au port de Paris, malgré sa pléthore administrative, d'office chargé de vaquer à l'exploitation commerciale des quais. Les personnels techniques les construisent, les Inspecteurs de la navigation y entretiennent l'ordre : nul n'en provoque l'aménagement approprié, nul ne veille à l'agencement des hangars et engins de manutention. D'où l'absence d'un outillage, qui rappelle, même de très loin, celui qu'on admire dans les ports maritimes — sur les quais de l'Escaut, à Anvers, par exemple, où il a été disposé par les soins de la ville.

Il n'y a d'appareils que là où les intéressés — compagnies de navigation, de commerce ou de produc-

tion industrielle — en ont placé ; à moins que des concessionnaires partiels, comme la Chambre de commerce à Ivry ou la Société des docks d'Austerlitz, n'en aient installés à titre bénévole ou en vue du profit à en retirer.

Aucune pensée une ne préside à l'aménagement du port de Paris : comment un plan d'améliorations progressives pourrait-il y être dressé !

III

LA NÉCESSITÉ D'UNE ADMINISTRATION RESPONSABLE

1° Un Vœu de la Ligue maritime française. — Le port de Paris s'est agrandi grâce à des efforts sans coordination et sans suite, sous l'action même des faits. Il se trouve dans un état désordonné. Il ne possède pas d'autorité responsable, qui veille à son développement normal.

Dès 1903, nous avons préconisé, comme principe de tout amendement : *l'unité d'administration* et sa sujétion à des *vues d'exploitation commerciale*. Cette proposition n'est point restée sans écho. Elle a été reprise, depuis lors, par les économistes qui ont étudié la situation du port. Et, en 1908, la Ligue maritime française nous a fait l'honneur de soutenir, presque dans les mêmes termes, nos constatations et nos arguments, pour exprimer un vœu analogue au nôtre.

« Considérant, dit-elle...

« Que, bien qu'elle constitue déjà en elle-même un mode de transport à bon marché, l'industrie batelière pourrait être exploitée à Paris même dans des conditions beaucoup plus avantageuses pour le commerce et les bateliers, si les ports parisiens étaient dotés d'accès faciles et pourvus d'un outillage perfectionné analogue à celui des ports intérieurs allemands de même importance ;

« Qu'à l'heure actuelle, malgré son tonnage considérable, le port de Paris n'est, d'une façon générale, qu'une juxtaposition d'installations rudimentaires, dont les usagers tirent parti tant bien que mal, qu'aucune vue d'ensemble ne préside à son exploitation, mais qu'au contraire la complication du régime propre au port de Paris contribue à dissocier et amoindrir tous les éléments qui le composent, au lieu d'en coordonner toutes les parties ;

« Qu'on peut attribuer principalement l'insuffisance des ports de Paris à la dualité des administrations qui s'en partagent la gérance, la Ville et l'État : que cette dualité, d'où résulte le dédoublement des services administratifs et techniques de la Seine et des canaux, bien que laissant subsister une réglementation de police uniforme sur toutes les voies navigables et ports du département de la Seine, aboutit à des inégalités de traitement pour les bateliers, à des complications et des anomalies, qui s'opposent au développement normal et à l'exploitation rationnelle de l'industrie des transports fluviaux;

« Que bien que l'utilité d'un port doive se mesurer exclusivement à l'importance de sa fonction commerciale, que cette fonction soit sa raison d'être, le port de Paris est en fait administré par des bureaux techniques et financiers, qui n'ont pas à s'occuper directement des questions d'exploitation ;

« Que le but même du port est ainsi perdu de vue, puisque, d'autre part, il n'existe aucun groupement reconnu d'intéressés, aucun corps officiellement qualifié, qui ait le souci et la mission de subordonner le conseil technique du port à la direction commerciale qu'il devrait avoir.

« Émet le vœu ci-après...

« La *centralisation* de l'administration du port de Paris et de ses annexes, c'est-à-dire des voies navigables du département de la Seine, entre les mains d'une *direction unique et autonome, chargée de coordonner tous les services*[1]. »

2° La Concession à une Compagnie de l'exploitation commerciale des quais ne suffit point. — Comment organiser cette administration unifiée, indépendante, nantie d'attributions étendues et pénétrée de visées commerciales?

Suffirait-il d'adjoindre aux offices existants un service d'exploitation commerciale, confié, comme en la gare d'eau d'Ivry, à la Chambre de Commerce? Nous ne le pensions point, en 1903, et ne le croyons pas davantage aujourd'hui : bien que des avocats

1. Cf. *La Ligue maritime*. Novembre 1908.

officieux de cette grande compagnie l'aient depuis lors soutenu.

C'est que, en raison de la spécialisation du port de Paris dans le trafic des marchandises pondéreuses, il demeure sans relations avec les industries et commerces de luxe, dont les représentants composent cette assemblée : autant elle est informée des exigences de la joaillerie, bijouterie, distillerie, alimentation, fourrure, costume, meuble, nouveautés, etc., autant elle l'est peu des besoins de la navigation. Elle n'a donc point cette compétence particulière, qui distingue les Chambres de commerce des places maritimes. Son aide peut être précieuse, mais il serait excessif de lui remettre la gestion du port.

La Chambre syndicale de la batellerie paraîtrait mieux désignée, ajoutions-nous, par son entente des choses de l'eau. Mais elle décline l'offre. Ses membres sont accaparés par la direction de leurs importantes entreprises privées. Et ils n'ignorent pas qu'ils sont, sur bien des points, en désaccord avec la petite batellerie et avec les représentants du trafic des sables.

D'ailleurs, la remise, aux mains d'une compagnie semblable, d'un service distinct — celui de l'exploitation commerciale — accroîtrait encore le démembrement des pouvoirs, au port de Paris. L'on s'éloignerait de l'unification nécessaire.

IV

DEUX MODES D'UNIFICATION ADMINISTRATIVE

1° **L'Autonomie municipale.** — C'est pourquoi nous préconisions, en 1903, une solution tout autre : le régime de l'autonomie communale.

C'est la ville qui, administrativement, aide le plus au fonctionnement du port de Paris. C'est elle qui, financièrement, contribue dans la plus large mesure à son entretien. Elle est son soutien, son protecteur historique. Pourquoi ne point lui départir aujourd'hui la réorganisation de ses services? Ne serait-ce point revenir à une véritable tradition?

Avant la Révolution, le prévôt des marchands avait juridiction sur le fleuve et ses berges dans une zone fort étendue au delà de la capitale. Aidé des échevins, il s'occupait activement du port, de ses aménagements, de la régularité des arrivages et de toutes les manifestations du trafic de l'eau. La collection des *Délibérations du Bureau de la Ville* montre cette agence municipale vaquant aux services de construction, d'exploitation, de police, sous le contrôle du Parlement et du roi. « Non seulement, écrit fort justement Félibien, les fonctions communes et ordinaires de l'eschevinage parisien étoient toutes soumises à l'empire de la marchandise de l'eau de Paris ; mais encore le fait de cette marchandise étoit lui-même le premier et le prin-

cipal objet de l'eschevinage de cette ville, durant tous les tems, qui ont déjà été parcourus, en remontant jusque sous le règne de Saint Louis [1]. » L'édit de décembre 1672, sur la police de l'Hôtel de Ville de Paris et la juridiction des prévôt et échevins, confirme plusieurs de leurs prérogatives à l'égard de la rivière. Un échevin, dit-il, doit être spécialement commis à la police et à l'administration des ports, qu'il devra visiter chaque matin, avant 10 h., pour en faire rapport au Bureau. « Les prévôt des marchands et échevins, continue-t-il, s'assembleront tous les jours non fériés au bureau de la Ville, à 10 h. du matin, et pourvoiront d'abord à ce qu'ils auront remarqué en la visite des ports et au paiement des rentes [2]. »

C'est le Premier Consul qui instaura, sur les ruines causées par la Révolution, les services nouveaux — en conférant à l'État, qui y tendait d'ailleurs depuis la monarchie absolue, la direction suprême du port. Puis l'action du temps, les lois de décentralisation, dépossédèrent peu à peu le pouvoir central — en fait encore plus qu'en droit ; d'où la désunion présente.

Un tel régime municipal est-il en contradiction avec les exigences, les complexités d'un grand port moderne? En aucune façon, puisqu'il continue à donner d'excellents effets dans diverses places maritimes ou fluviales de l'étranger, Anvers, par

1. *Histoire de la ville de Paris* (1725), t. I, p. XXXVII.
2. Édit de déc. 1672, ch. XXXIII, art. 6.

exemple. Ce port fut précisément restauré, presque créé, par le Premier Consul, en même temps qu'étaient ouverts les bassins et canaux de la Villette. La propriété de ses installations fut donc dévolue à l'Empire. Survint, en 1814, le gouvernement aux visées économiques de Guillaume d'Orange; il rendit à la ville la libre disposition de ces ouvrages, à charge de les achever et de les entretenir.

Actuellement, l'État belge est maître de l'Escaut, Anvers, des bassins. Mais l'un remet sagement à l'autre l'exploitation commerciale des berges d'accostage, qu'il se contente de construire. Il prélève simplement une quote-part du produit net des droits de navigation et d'occupation. Ainsi est réalisée, aux mains de la ville, l'unité d'administration.

La ville assure de la façon suivante la division du travail, sous sa direction immédiate. Elle confie les décisions importantes au Conseil Communal, formé d'une trentaine de membres élus au suffrage plural, sauf sanction, dans les cas les plus graves, de la Députation permanente ou du roi. Elle remet l'exécution — et l'initiative — au collège des bourgmestre et échevins. Sur cinq échevins, deux s'occupent spécialement de la navigation et du trafic.

L'échevin du commerce est chargé de la gestion des établissements maritimes et de la police du port, avec l'aide du capitaine commandant du port. L'échevin des travaux publics veille à l'entretien des bassins et outillage, qu'assume un ingénieur en chef.

Certaines fonctions relèvent inévitablement de l'État : la police maritime de l'Escaut, la douane, l administration des chemins de fer. Pour maintenir, malgré ce départ, l'unité d'impulsion, une commission fonctionne sous la présidence de l'échevin du commerce, qui réunit périodiquement les chefs des offices nationaux et municipaux relatifs au port ; directeur et ingénieur des chemins de fer du groupe d'Anvers, directeur du pilotage, inspecteur des douanes, ingénieur de la ville et capitaine commandant du port.

Ainsi la ville d'Anvers concentre en ses mains l'administration des ouvrages et du trafic de l'eau (construction, entretien, outillage, police); et elle coopère avec les autorités compétentes à toutes les fonctions étrangères au mouvement de la place, mais ayant quelque connexion avec lui.

C'est une unification du même genre, aux mains de la Ville de Paris, que nous réclamions en 1903, pour les services du grand port séquanien. N'était-il point permis de croire l'État républicain aussi favorable à l'autonomie communale que la monarchie belge?

L'État céderait à la municipalité le soin de faire exécuter les ouvrages utiles sur les rives du fleuve. Voulût-il en conserver la construction, il en abandonnerait du moins l'entretien et l'exploitation. Ainsi disparaîtrait ce luxe dispendieux de deux services techniques. Dès lors, la ville ne considérerait plus les intérêts du port qui lui appartient en

propre et ceux du port fluvial comme contraires. Elle les confondrait, les saisirait dans toute leur ampleur.

Son premier devoir serait d'instituer une direction unique et responsable, étayée sur une répartition des tâches entendue. Cette direction n'aurait aucune difficulté, pour attribuer les différentes besognes (construction et entretien, police, exploitation commerciale) à des agents compétents ; car les hommes de savoir et de mérite ne font point défaut dans les administrations actuelles (celle des Eaux et celle de l'Inspection), leur action s'y trouve seulement empêchée par une distribution des tâches vicieuse.

Elle serait le représentant des intérêts généraux du port, leur avocat devant les pouvoirs publics. Elle entretiendrait des relations suivies avec les organes du négoce et de la batellerie.

Elle aurait à provoquer toutes mesures indispensables d'agrandissement, raccordement, outillage, exploitation commerciale.

La municipalité, absorbée dans la capitale française par une infinité de complexes devoirs, ferait bien de lui concéder certaine autonomie, même financière; d'obtenir pour elle, de la loi, la personnalité civile — comme l'acquérront sans doute un jour les grands services publics de nature industrielle : l'Assistance communale n'a-t-elle point déjà semblable organisation à Paris? — Par là cette direction aurait une suffisante liberté d'action, sans être soustraite au contrôle vigilant du Conseil municipal.

Il importerait en effet, qu'elle possédât les prérogatives, l'autorité, la responsabilité requises, pour poursuivre méthodiquement la transformation des installations actuelles, défectueuses et dispersées, en un grand port moderne.

2° **Autonomie du port.** — Depuis que nous avons préconisé ce mode d'unification, des tendances se sont manifestées, des événements sont survenus, qui semblent faciliter une solution, identique en principe, différente dans la forme.

D'une part, l'opinion politique se montre défavorable aux mesures de décentralisation communale, *a fortiori* d'autonomie. On conteste l'impartialité des municipalités élues et leur aptitude à concevoir et servir l'intérêt général. On leur dénie toute compétence industrielle et commerciale. On s'effraie particulièrement, en ce qui concerne la ville de Paris, du pesant appareil de son administration...

D'autre part, la situation des ports maritimes, la confusion de leurs services n'étant pas moins fâcheuse qu'en notre grand port intérieur, un projet de loi récent a été déposé pour y remédier. Il part du même principe : une administration une, suffisamment indépendante, dotée d'attributions commerciales; il la constitue de la manière suivante [1].

Le port est érigé en établissement public, investi

1. Voté par la Chambre des députés le 29 mars 1910, ce projet « sur le régime des ports maritimes de commerce » a été transmis le 31 mars 1910 au Sénat, qui l'a renvoyé à la commission de l'outillage national.

de la personnalité civile, par un décret rendu en Conseil d'État, qui détermine sa circonscription. Il est représenté par un Conseil d'administration, formé de quinze membres : cinq élus par la Chambre de commerce, six nommés par décret sur la proposition d'autorités techniques, trois désignés par le Conseil général, le Conseil municipal et les ouvriers du port, et un président de droit, le président de la Chambre de commerce. Ce conseil est investi de prérogatives administratives, commerciales, financières étendues.

Administrativement, il exerce les droits et obligations de l'État en matière de domanialité et de travaux publics (expropriation, occupations temporaires, etc.) dans les conditions consenties aux Compagnies de chemins de fer. Il nomme à tous les emplois, sauf en ce qui a trait au service des Ponts et Chaussées, maintenu sous la dépendance du Ministre des Travaux publics. Il statue définitivement sur l'entretien du port et de ses accès, sur les travaux d'amélioration n'entraînant aucune modification essentielle dans les ouvrages existants, et effectués sans le concours financier de l'État. Pour les travaux plus importants, ses délibérations doivent être sanctionnées par l'autorité supérieure.

Au point de vue commercial, c'est lui qui fixe l'installation et l'administration de l'outillage (grues, hangars, magasins, engins de radoub, remorquage, halage, etc.); qui surveille les appareils concédés ou privés ; qui assure l'établissement et l'exploitation

des voies ferrées des quais, sous réserve du contrôle appartenant à l'État ; qui organise à son gré l'éclairage, la distribution d'eau, de force et de lumière, — pour tout ce qui n'incombe pas au service municipal, — les secours contre l'incendie, le sauvetage des navires et de leurs cargaisons.

Financièrement, il dresse le budget du port, soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics et du Ministre du Commerce et de l'Industrie. Il y inscrit, à titre de ressources ordinaires, les droits de quais, les produits de l'exploitation de l'outillage public et des voies ferrées du port, ceux des péages locaux, des taxes autorisées et du domaine public. Il dispose, comme ressources extraordinaires, de subventions de l'État, du département, des communes, des établissements publics et particuliers ; du montant des emprunts autorisés, des dons et des legs, etc.

Ce régime, institué, après enquête, par décret rendu en Conseil d'État, peut être aboli par un décret émis dans les mêmes formes.

Ainsi le port auquel il est appliqué devient une unité, une personnalité administrative autonome, sauf le contrôle de l'État. Il possède une direction distincte, générale, responsable, à même de donner satisfaction à ses besoins. Cette autorité guide et coordonne l'action des services techniques. Elle est consultée sur toutes les questions où se trouve intéressé le trafic de l'eau : règlements de police, tarifs des chemins de fer, etc. Conséquence : l'unité et la

force d'impulsion, sa rapidité étant assurée par la suppression de maintes formalités administratives[1].

Un tel régime paraît bien conçu. Puisqu'il a été longuement discuté, étudié, qu'il est bien défini, qu'il va recevoir l'approbation législative, il semble plus que tout autre propre à être appliqué sans difficultés et sans délais au port de Paris. Et l'on ne peut que souhaiter qu'il lui soit étendu[2]. C'est d'ailleurs une solution de ce genre que préconisait en définitive la Ligue maritime.

Quelques modifications seraient cependant souhaitables dans la composition du Conseil, où, pour les motifs que nous avons exposés, la représentation de la municipalité de Paris et celle du commerce par eau devraient être très sensiblement accrues et celle de la Chambre de commerce pourrait être diminuée. La présidence devrait en être attribuée à un administrateur vraiment informé des besoins de la batellerie, du trafic et du port. De même quelques modifications seraient désirables dans les attributions de ce Conseil. Quant à sa juridiction, elle devrait s'étendre à toutes les voies navigables et annexes du département de la Seine, en y comprenant la petite enclave de Bas-Meudon, Sèvres et Saint-Cloud, qui fait partie, comme on sait, du département de Seine-et-Oise. Mais ce sont là changements secondaires, auprès de

1. Cf. sur ce projet de loi l'excellent *Rapport* de M. Charles Chaumet, député. Chambre des députés, Annexe au procès-verbal de la 2e séance du 18 février 1910.

2. Sous forme d'amendement — ou par un autre acte législatif.

l'importance du principe, qui serait instauré, de la manière la plus heureuse, au port de Paris.

3° **Urgence d'une solution. — L'exemple de l'Étranger.** — Quel que soit le régime adopté, autonomie communale ou autonomie du port, il serait urgent que fût accomplie sans délai la réforme administrative du port de la capitale. L'étranger nous donne l'exemple. L'unification est partout en honneur; en Allemagne, en Angleterre, etc.

« Ce qu'on recherche en Prusse, écrit M. Bergougnon, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, c'est *l'unité de direction*, aussi bien pour l'exécution des ouvrages que pour leur entretien et pour l'exploitation des ports. L'exécution des ouvrages est faite tantôt par l'État, avec ou sans subvention des villes, tantôt par les villes, avec des subventions de l'État, comme pour les nouveaux bassins du port de Harburg. Quant à l'entretien et à l'exploitation du port, on en charge tantôt une administration d'État, tantôt une administration municipale, suivant les circonstances d'espèces.

« On est allé plus loin encore dans la voie de l'unification pour le port fluvial de Mannheim, appartenant au grand-duché de Bade : tous les bassins, qui avaient été construits, les uns par l'État, un autre par la ville, ont été livrés à la Compagnie des chemins de fer de l'État badois, qui, seule, est chargée d'entretenir et d'exploiter le port, en même temps que les voies ferrées des quais.

« Il y a là, pour nous, des exemples à méditer, si

nous ne pouvons pas les suivre : il faut en retenir ceci, c'est que, en Allemagne, en dépit des complications d'un régime qui met en présence, non seulement des services d'État et des services municipaux, mais encore une administration d'Empire, on a réalisé, depuis nombre d'années, par des combinaisons diverses, les avantages, que nous sommes encore à espérer en France de l'organisation d'un régime autonome[1]. »

La transformation est également accomplie au port de Londres. Il possédait naguère un mode de gestion d'un archaïsme et d'une incohérence excessifs : dispersion des pouvoirs, réglementations compliquées, exploitation mal entendue, insuffisance, cherté : les résultats étaient désastreux. Le gouvernement anglais, si respectueux des droits acquis et des traditions, n'hésita pas à faire table rase et à instituer un système unitaire : un Comité unique, en majorité électif, où les autorités municipales de Londres n'ont qu'une représentation réduite, dirige et administre le port. Sa liberté n'est gênée par aucune subordination à l'égard du Comté et est simplement soumise au contrôle de l'État (21 décembre 1908). « La caractéristique du nouveau régime, écrit M. Maurice Bellecroix, gît dans *l'unification* des services du port, jusque-là sans liens communs[2]. »

1. *Étude du consorzio de Gênes*, 1re partie, « Étude générale du régime des ports étrangers ». — Insérée à la suite du *Rapport* précité de M. Charles Chaumet, p. 59.

2. *La Réorganisation administrative du port de Londres*. Étude insérée à la suite du *Rapport* de M. C. Chaumet, p. 109.

Il faudra se décider en France à suivre la même évolution contemporaine. Car, par suite des injures du temps, l'organisation du port de Paris est pleinement désordonnée.

Sans doute, cet état anarchique favorise certains intérêts particuliers, qui s'alarmeront d'une réforme propre à faire prédominer l'intérêt général. Sans doute le commerce par eau vit dans la crainte d'innovations onéreuses, qui feraient peser sur lui des taxes trop lourdes. Sans doute, les administrations existantes n'admettront point aisément que leur savoir et leur bon vouloir n'assurent pas la meilleure des exploitations. Sans doute, la ville et l'État se déposséderont sans enthousiasme de pouvoirs et d'ingérences, qui eurent jadis leur raison d'être et qui leur permettent d'accroître leur clientèle d'agents. Mais ces égoïsmes, ces appréhensions, ces réserves doivent céder devant l'intérêt évident du port.

Son exploitation est plus que rudimentaire. Ses quais sont à ce point accaparés ou encombrés qu'ils ne peuvent accueillir aucune entreprise nouvelle et bien outillée de navigation. Son développement est gêné et deviendra bientôt impossible.

Un ministre des Travaux Publics énergique et clairvoyant se trouvera prochainement, espérons-le, qui voudra et saura rendre à la capitale cet éminent service : convaincre l'État et la ville que leurs modes de gestion parallèle et partielle du port sont surannés, périmés; persuader aux représentants

de la batellerie et du négoce, qu'on ne prétend point leur faire supporter l'entretien d'une administration de plus, prétentieuse et tracassière : mais simplifier, économiser, faire en sorte qu'une autorité capable et responsable donne prompte satisfaction aux exigences du trafic.

Et si, pour aboutir, ce ministre fait plus exclusif le patronage de l'État, ou plus grande la part de la ville, ou plus large l'intervention de la Chambre de commerce ou d'une Chambre quelconque de transports par eau : peu importe! L'essentiel est qu'il constitue, on ne saurait trop le répéter, une administration du port *une*, dotée d'attributions et pénétrée de vues *commerciales*, munie, sous les contrôles utiles, d'une suffisante *indépendance*, par suite *responsable*.

CHAPITRE VII

LE COMMERCE PAR EAU
SON ROLE
DANS L'ÉCONOMIE DE LA CAPITALE

I. — *Spécialisation du port dans les lourds approvisionnements.*

1° Deux gros apports à l'industrie. Conséquences sur le prix de la vie à Paris : A. — Les matériaux de construction. — Le bâtiment. — Les loyers. — L'extension de la capitale. — B. — Les houilles. — L'éclairage. — Les transports en commun. — Le développement de la banlieue industrielle.

2° Appoint à l'alimentation. — Les vins. — Les céréales. — Rôle régularisateur. — Ravitaillement en cas de guerre, troubles, etc.

3° Appoint à certaines industries et certains commerces. — Pyrites, Pétroles. — Divers.

4° Le trafic des bois.

II. — *Les Expéditions.*

1° Expéditions proprement dites. — Leur développement lié à celui de l'armement parisien.

2° Évacuations.

III. — *Le Transit.*

Son essor.

IV. — *Le Mouvement total du Port de Paris.*

Les chances d'avenir.

I

SPÉCIALISATION DU PORT DANS LES LOURDS APPROVISIONNEMENTS

Le port de Paris est à l'heure actuelle ce qu'il a toujours été : un centre d'arrivages, destinés à l'approvisionnement de la capitale. Son rôle comme tel n'a cessé de grandir, malgré la division des transports que suscita, au milieu du siècle dernier, la création des chemins de fer, et malgré la spécialisation qui en résulta pour lui dans le trafic des marchandises pondéreuses.

Depuis cette époque, en effet, la population parisienne s'est élevée de un million à 2720000 unités, — tandis que celle de la banlieue (Seine) s'accroissait plus vite encore, pour atteindre à un million d'habitants. De sorte que les besoins de la métropole en matières premières, matériaux, se sont enflés dans des proportions énormes. Ce ne fut point, ce ne sera jamais trop, que deux systèmes de transport, pour procurer à une telle agglomération humaine la masse de choses dont elle a besoin, afin de vivre et de produire !

Les arrivages par eau ont donc doublé depuis vingt-cinq ans, passant de 4564000 t. (1885) à 9160000 t. (1909). Depuis 1900, ils ont gagné plus de 20 p. 100. Ils équivalent presque, en poids, à ceux accomplis par voie ferrée. En 1908, les marchandises parvenues

aux gares et quais compris dans la seule enceinte de Paris étaient d'un tonnage total de 13 379 910 tonnes. Un peu plus de la moitié d'entre elles, soit 7 082 174 t., 53 p. 100, avaient été amenées par voie ferrée; le reste, soit 6 297 736 tonnes, 47 p. 100, l'avait été par eau. Cette proportion n'est point exceptionnelle. Voici d'assez nombreuses années qu'elle est telle, en se modifiant légèrement à l'avantage de la batellerie. Ainsi navigation et chemins de fer se partagent de façon sensiblement égale la tâche d'approvisionner la capitale.

Les voies ferrées n'y suffiraient point. Songez à l'étendue des lignes et des gares, au fantastique mouvement de trains, qu'exigerait le doublement de leur trafic en marchandises! Quelle lenteur à redouter, quels risques d'accidents! Et quelle surélévation des prix n'entraînerait point un tel monopole des transports!

Bien peu de Parisiens se doutent des services étendus que rend le port à la métropole. Comment les connaîtraient-ils? Jusqu'au milieu du siècle dernier le fleuve leur apportait des denrées alimentaires et des objets de consommation familiale. Sur ses berges ils venaient quérir du poisson, du sel, des farines, des fruits, des légumes, du vin... Mais, depuis lors, la spécialisation du trafic de l'eau a entraîné la disparition des marchés fluviaux. Le port est sans relations avec cette foule de petits consommateurs qui formait jadis sa clientèle!

Il reçoit surtout des matériaux de construction,

des houilles, des bois, etc., et par cargaisons de plus en plus volumineuses. Or les acquéreurs sont peu nombreux, qui peuvent emmagasiner un chargement de 300 000 ou même un million de kilogrammes. Ce sont des commerçants en gros et des industriels. — Les grands marchands de charbon, de bois, de vin, de blé, de sable, les usiniers de banlieue sont les seuls qui prescrivent des arrivages par eau. Ce sont les continuateurs des « bourgeois hansés », avec cette différence qu'ils ne possèdent jamais (sauf les extracteurs de gravier) le matériel flottant.

Du jour où il cessa d'être un marché, le port reflua, comme nous l'avons vu, vers les faubourgs de négoce, puis vers la banlieue industrielle : d'où un phénomène, que nous avons signalé déjà, et qui est comparable à tel autre d'autrefois : c'est la Seine, « mère nourricière », qui provoqua au moyen âge, par un large ravitaillement, l'extension de la capitale; de même l'abondance des apports fluviaux de matières premières et surtout de houilles détermine sous nos yeux l'essor de groupements industriels suburbains : Ivry, Suresnes, Pantin, etc. Cette banlieue immédiate se développe plus rapidement que la capitale elle-même.

Pour saisir l'ampleur du rôle du fleuve, dans l'économie parisienne, il est donc plus que jamais indispensable d'envisager, non seulement le concours qu'il prête à la ville comprise dans l'enceinte des fortifications, mais celui qu'il donne à ses prolongements industriels. Déjà ces sortes de faubourgs forment avec

la cité une unité économique : une nouvelle annexion, semblable à celle de 1859, en fera (dans un avenir plus ou moins prochain) une unité administrative.

1° **Deux gros apports à l'industrie. — A. Les matériaux de construction.** — Il est un monopole, qui est échu, par la force des choses, aux voies et installations fluviales de la capitale : celui des apports de matériaux de construction. Autant le charriage des sables et cailloux se fait aisément et sans frais par bateaux, chargés et déchargés au moyen de grues, et portant deux à trois cents tonnes, autant il serait encombrant et coûteux par wagons.

En fait, les chemins de fer n'apportent à Paris qu'une faible quantité de ces matériaux, quelques vingtaines de milliers de tonnes : plâtre, chaux, ciment et surtout pierres de taille. Le roulage les concurrence avantageusement, bien qu'il ne parte que de carrières peu éloignées.

Aussi est-ce une masse colossale, 3 501 275 tonnes en 1909, qui parvient par eau. Les deux tiers environ consistent en sables et cailloux, le reste étant formé de tuiles et briques, de plâtre et chaux, de ciment et asphalte, et aussi de pierres.

La plupart des matériaux proviennent du bassin parisien, étonnamment riche, comme on sait, en calcaires, en gypse, et, dans certaines parties, en dépôts de graviers. C'est ainsi que le trafic des sables est presque entièrement localisé sur les rives de la Seine, en amont de la capitale. L'extraction s'y poursuit sur une grande échelle. Les industriels qui la

dirigent sont possesseurs d'une flottille, qui fait la navette entre ces parages et les quais de Paris. Plus de 7 500 chargements y déversaient, en 1908, 2 048 000 tonnes. L'importance de ce trafic fait de Vigneux, comme nous l'avons vu, le troisième port intérieur de France par le tonnage (après Paris et Rouen).

Le plâtre et la chaux affluent en quelque sorte de toutes les vallées qui convergent vers la capitale : celles de l'Ourcq, de l'Yonne, de la Marne, etc. Les pierres blanches sont fournies par la vallée de l'Oise, Euville et Lérouville en Lorraine ; la pierre dure est prise sur les rives du Loing, à Souppes.

Le bon marché de ces transports permet à l'entreprise parisienne de faire venir des matériaux de construction, des briques notamment, de toutes provenances, fussent-elles lointaines, et de susciter, ainsi, un concours d'offres éminemment favorable à la modicité des cours.

C'est grâce à cet incomparable approvisionnement que l'industrie de la construction a pu prendre à Paris, depuis un demi-siècle, son extraordinaire essor. Elle n'occupe pas moins de cent mille ouvriers divisés en maintes spécialités, et son chiffre d'affaires annuel oscille entre 330 et 400 millions. Elle n'est distancée que par l'industrie des étoffes et du vêtement, et celle des métaux. Son importance est telle, sa prospérité importe à un si grand nombre de métiers, que l'on peut dire : « Quand le bâtiment va, tout va [1]. »

1. D'après le recensement de 1906, l'industrie de la construction et du terrassement compte 88 034 patrons et ouvriers

De son énorme dépense annuelle, plus du tiers est affecté à la réparation et à la transformation d'immeubles anciens, le reste à des édifications nouvelles. De 1872 à fin 1907, il a été construit à Paris 47 940 maisons neuves, soit 1 331 par an. Les autorisations de bâtir délivrées à l'Hôtel de Ville en 1907 étaient au nombre de 1 390 (dont 243 pour surélévation) concernant 4 191 étages. Elles se sont appliquées, en 1908, à 4 455 étages. La capitale, qui possédait en 1860, après l'annexion, 66 578 maisons, en comptait au 1er janvier 1908, 90 702, d'une valeur de 14 milliards 300 millions et d'un revenu brut total de 945 millions et demi.

C'est ainsi qu'elle a pu faire face à l'énorme immigration qui s'est produite en ses murs : immigration d'environ 25 000 personnes par an, réduite il est vrai

à Paris (y compris 11 561 travailleurs de la charpente en fer, serrurerie de bâtiment, tôlerie, 10 740 menuisiers de bâtiment et 2 772 travailleurs de la charpente en bois). Elle occupe en plus 20 441 hommes en banlieue (Seine).

M. Villemin, président de l'Union des Chambres syndicales du bâtiment, évalue, d'après les primes versées pour l'assurance contre les accidents du travail, le nombre des ouvriers effectivement employés par cette industrie, dans la Seine, à 100 000; le chiffre de leurs journées de travail à 25 millions (250 jours par homme et par an); leur salaire global à 165 millions (6 fr. 60 par jour et par homme). — Or, ajoute-t-il, la main-d'œuvre entre pour 50 p. 100 en moyenne dans la dépense totale de la construction. Ainsi, la somme globale utilisée chaque année par cette industrie, en salaires, achats de matériaux, etc., atteint à 330 millions.

Le chiffre est porté à 400 millions par d'autres évaluations, qui sans doute font état des travaux extraordinaires (Métropolitain, etc.). L'enquête officielle de 1860 le fixait déjà à 315 millions.

ces dernières années; soit un million d'hommes, depuis une quarantaine d'années! Elle abrite maintenant dans son enceinte exactement 2 720 269 habitants (recensement 1906).

Malgré la rapidité avec laquelle ne cessent de surgir des quartiers nouveaux, les locaux disponibles deviennent moins abondants à Paris. Ils étaient, au 1er janvier 1908, de 20 807, moitié de leur nombre de naguère. D'où une hausse constante des loyers, qui ont doublé en cinquante ans.

Aussi la population reflue-t-elle de plus en plus sur les communes suburbaines, dont nous avons dit le développement, beaucoup plus rapide, ces dernières années, que celui de l'agglomération comprise dans l'enceinte. Elles groupent dans le département la Seine, d'après le recensement de 1906, 1 068 642 habitants. Sur ce chiffre, les seules communes riveraines de la Seine en possèdent 563 310, — presque le triple de ce qu'elles comptaient en 1876! L'industrie parisienne du bâtiment exerce largement son activité dans cette région[1].

Mais elle se heurte, depuis quelques années, à de graves difficultés. Les matériaux de construction ont enchéri. Une forte majoration des salaires s'est produite. Et le prix de revient des travaux s'est élevé,

1. Cependant les matériaux de construction sont déposés sur les quais compris dans l'enceinte de Paris. Une très petite partie est déchargée dans les ports *extra muros*. Là fleurit en effet l'industrie, qui, employant de préférence le fer, a besoin de relativement peu de constructions maçonnées.

en trois ou quatre lustres, de 20 p. 100. Le personnel ouvrier, docile aux suggestions du parti révolutionnaire, se met constamment en grève.

Malgré ces obstacles, grâce précisément à l'abondance et au bon marché de l'approvisionnement par eau, l'industrie du bâtiment demeure pleine de vitalité. Elle empêche l'excessive raréfaction des demeures, et prévient l'exorbitante augmentation de leur prix. Or le loyer représente, comme on sait, la charge la plus lourde des ménages parisiens, le sixième environ de leur dépense totale. Une hausse brusque provoquerait une véritable crise dans la vie de la capitale et le plus dangereux mécontentement populaire. — Par là le port de Paris a une action directe, considérable, sur le bien-être de la population.

On peut ajouter, sans exagération aucune, que c'est grâce à lui que la capitale a pu, depuis le second Empire, poursuivre avec tant d'ampleur son heureuse « haussmanisation ». C'est avec les monceaux dorés de meulière et les blocs cyclopéens de pierre blanche amassés sur ses quais, que se sont élevés les vastes et luxueux édifices des quartiers nouveaux. De même les grands travaux extraordinaires, expositions universelles, monuments géants, métropolitain, chemin de fer souterrain nord-sud, ont été menés à bien en raison du concours peu onéreux de la batellerie. — Sa puissance de transformation et sa beauté, le Paris moderne en est largement redevable à son fleuve.

B. — **Les houilles.** — Il est un autre apport par eau, d'importance considérable. Son tonnage égale

presque celui des matériaux de construction[1]. Sa valeur excède sans nul doute la leur. Ses répercussions sont non moins étendues. C'est l'apport de houilles.

Il est en progression constante ; il a triplé depuis 1883; et en six ans, de 1902 à 1909, il a passé de 1 978 à 3 335 mille tonnes. Naguère il était inférieur à l'arrivage par voie ferrée. Mais celui-ci ne s'est point accru, ces dernières années. De sorte que la proportion s'est intervertie, et que la part de la batellerie l'emporte de beaucoup, maintenant, sur celle des chemins de fer.

En 1908, le département de la Seine a consommé 4 615 000 tonnes de houille. Plus des deux tiers, environ 3 335 217 t., avaient été charriées par eau[2].

La concurrence est cependant très vive entre les deux modes de transport. La Compagnie du Nord a réduit ses prix au minimum[3] et fractionné ses chargements par 40 ou 50 tonnes, ce qui agrée fort aux consommateurs, qu'embarrasse souvent le contenu

1. Il l'a dépassé en 1908, année où les grèves de Draveil diminuèrent sensiblement les arrivages de sable, cailloux, etc.

2. Il s'agit là d'une simple approximation. Le chiffre de la consommation, dans le département de la Seine, est donné par la *Statistique de l'Industrie minérale*; le chiffre des arrivages par l'Inspection de la Navigation, qui confond avec les ports de la Seine ceux de Meudon, Sèvres et Saint-Cloud (S.-et-O.). — *L'Annuaire statistique de la ville de Paris* relatif à 1907 mentionne comme entrée de combustibles minéraux par voie ferrée : Cie du Nord, 833 765 tonnes, Cie de l'Ouest, 482 367 tonnes.

3. 0 fr. 02719 par tonne kilométrique. Cf. note, p. 279.

d'une péniche de trois cents tonnes. Mais les mariniers consentent à d'assez longs délais pour l'enlèvement de leur cargaison : le bateau forme ainsi magasin, plusieurs semaines, près de l'île Saint-Denis, puis aux quais de Paris.

Un événement fortuit a déterminé le succès du trafic par eau. En 1906 survint la catastrophe de Courrières et la grève des mineurs du Nord et du Pas-de-Calais. Les arrivages de houille fléchirent aussitôt. Des ordres imprévus furent alors envoyés aux mines anglaises, dont l'importation dans le département de la Seine s'éleva de 402 400 tonnes (1905) à 972 000 tonnes (1906). Ce soudain excédent fut amené par eau, en raison des excellentes conditions de navigabilité, sur la Basse-Seine. L'année suivante, les envois des bassins français reprirent leur cours normal : mais ceux d'Angleterre continuèrent et passèrent même à 1 116 800 tonnes. Depuis lors, ils se maintiennent, au profit de la batellerie.

C'est que, de plus en plus industrielle, la région parisienne consomme des quantités croissantes de houille. Or nos charbonnages du Nord ont eu de sérieuses difficultés, pour remplacer l'affreuse perte de forces humaines, et réparer les dommages matériels causés par la catastrophe de Courrières. Ils se procurent difficilement de la main-d'œuvre et sont obligés de recruter maintenant des Polonais, qui viennent des mines de Westphalie. Leur production n'augmente que de 4 p. 100 au plus par an. D'autre part, en plein élan industriel, la Belgique emploie

maintenant elle-même tout le combustible qu'elle retire de son sous-sol, ou du moins compense ses ventes extérieures par des achats : de sorte que l'on ne peut attendre d'elle une exportation progressive. Le charbon de la Ruhr ne pénètre dans l'Ile-de-France qu'en faible quantité, pour le service des usines à gaz. Reste le combustible anglais qui, en dépit de la taxe douanière et grâce à la facilité du transport, alimente le marché parisien sans majoration; c'est le seul dont les arrivages aient augmenté — et singulièrement — dans la dernière période quinquennale étudiée (1904-1908). En deux ans, il a fait descendre le prix moyen de la tonne de houille de 31 fr. 15 à 30 fr. 17 (1908)[1].

Les charbons parvenus par terre et par eau et consommés dans le département de la Seine en 1908 pesaient, avons-nous indiqué, 4 615 000 tonnes. Plus des trois quarts provenaient du bassin de Valenciennes (2 639 000 t.) et des mines d'Angleterre (1 109 000 t.). Le surplus avait été expédié de Belgique (713 000 t.), d'Allemagne (122 500 t.), du Creusot et de Blanzy (21 400 t.).

1. Le charbon anglais est amené à Paris, par eau, depuis des siècles. « L'on tiroit autrefois d'Angleterre celui [le charbon de terre] qui nous [aux Parisiens] étoit nécessaire, constate Delamarre en 1722. Mais à présent les mines que l'on a découvertes en France (dans l'Auvergne et le Forez) nous en fournissent suffisamment : on ne laisse pas que d'en tirer encore quelque peu d'Angleterre, parce que nos ouvriers le trouvent meilleur : il arrive et se débite au Port de l'École. » *Traité de la police*, t. II, *Des vivres*, p. 933.

Les arrivages par eau, qui sont, nous l'avons vu, prépondérants, s'accomplissent au profit de la banlieue industrielle, presque autant qu'en la capitale elle-même; les statistiques le prouvent, et il est aisé de le constater *de visu* : il suffit de parcourir les berges de la Seine en amont et en aval de Paris, et celles du canal Saint-Denis et du canal de l'Ourcq, — approfondi jusqu'à Pantin, sur la demande des usiniers riverains, afin précisément qu'y puissent pénétrer les lourdes péniches de charbon. Ce ne sont partout que vastes usines, à proximité de débarcadères de houille. Cette puissante floraison industrielle puise sa sève, en quelque sorte, dans la voie d'eau. A Saint-Ouen, c'est un colossal élévateur, qui agrippe les caissons de combustible, et les transmet à l'usine voisine de la Compagnie parisienne du gaz. Mêmes liaisons avec les autres usines de la puissante société, à Boulogne, Clichy, le Landy, Alfort, etc., etc., avec l'usine de la Compagnie à air comprimé du quai de la Gare; avec les usines productrices de force ou de lumière électriques. A Ivry, c'est une gare d'eau qui est reliée par voie ferrée aux importantes fabriques d'alentour. A Suresnes, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, etc., ce sont des ateliers métallurgiques, ce sont aussi des usines de produits chimiques, qui s'approvisionnent de houille aux chalands, soit qu'ils l'utilisent comme combustible, soit qu'ils la traitent pour en extraire colorants, parfums, etc. Spécialités pharmaceutiques, savonnerie, parfumerie, engrais et amendements, gaz d'éclairage,

goudron, matières colorantes, encres, sont autant de fabrications florissantes dans l'agglomération suburbaine.

Mais toutes les industries ne sont-elles pas tributaires de la houille? Et n'est-ce pas, en grande partie, aux avantages de ce ravitaillement fluvial, qu'est due l'expansion de la production parisienne?

Remarquons en outre qu'après l'habitation, le combustible, pour la cuisson des aliments ou le chauffage des intérieurs, représente l'une des dépenses essentielles de tout ménage, si modeste soit-il. Il n'est personne à qui n'importe le prix du charbon, et qui ne bénéficie de sa réduction.

L'apport des matériaux de construction et l'apport de houilles forment les trois quarts du tonnage du trafic de l'eau, à l'arrivée. Ils constituent la tâche distincte du port de Paris, celle par laquelle il contribue de manière inappréciable à la prospérité de la métropole. Mais d'autres offices lui incombent.

2° **Appoint à l'alimentation.** — Le fleuve, comme on sait, était aux siècles lointains le grand pourvoyeur de la capitale. Il lui procurait céréales, fruits, marée, vins, bétail même, etc. Un tel passé ne s'efface point sans laisser des traces. Et les denrées alimentaires n'ont point déserté à jamais les quais de Paris. Mais ici la voie d'eau le cède aux voies ferrées, elle complète simplement leur apport.

C'est une masse d'environ 607 110 tonnes de marchandises de cette sorte, qui a été amenée par la

batellerie, en 1909[1]. Elle comprend surtout des vins et des céréales.

Ces vins ne proviennent, sauf quelques exceptions, ni de la Champagne, ni de la Bourgogne, accoutumées depuis de longues années déjà aux expéditions par chemin de fer. Et leur abondance n'est plus telle que le fameux entrepôt de Bercy puisse recouvrer son rôle ancien de marché rayonnant jusqu'aux villes du Nord et de l'Est. Ils couvrent encore, toutefois, de milliers de fûts le port ombragé et bordé de celliers de Bercy.

C'est Rouen qui les envoie, après les avoir reçus du littoral algérien, d'Espagne et du Bordelais. Des services réguliers de navigation vont les quérir dans ces lointains parages, et des services réguliers de batellerie les apportent jusqu'à Paris.

Telle est l'excellence des transports sur son cours que, malgré la ligne de Marseille-Paris et les tarifs réduits qui y sont en vigueur, la Basse-Seine reçoit les crus méditerranéens à destination de la capitale, après un long détour par Gibraltar et le golfe de Gas-

1. Il faudrait en soustraire une appréciable quantité de « produits agricoles » destinés à d'autres usages (avoine, foins et pailles, laine et coton, crins et chanvre, etc.) : mais la statistique les mêle aux céréales, légumes, fruits, huiles, riz et café, dans un chiffre global de 240 811 tonnes. — Naguère important, l'apport fluvial d'avoines, qui se fait en majeure partie par Rouen (en provenance de l'Algérie et de la Baltique), a d'ailleurs diminué ces dernières années en raison des progrès de l'automobilisme. Les gens informés l'évaluent de 30 à 40 000 tonnes par an.

cogne. — Les arrivages de vins, la plupart algériens, ont été de 224 951 tonnes en 1909.

Par la Basse-Seine parviennent aussi des viandes salées, des poissons, de l'épicerie, du sucre et du sel, qui, joints à des denrées similaires issues du Nord et de l'Est, forment un gros apport, 141 348 tonnes en 1909.

Quant aux céréales, farines, légumes, toutes les plaines opulentes, que traverse la Seine et ses affluents, Brie, Beauce, Picardie, etc., en cèdent un peu à la batellerie venant sur Paris — mais en quantités assez variables. Car les grains doivent être très secs, pour être transportés sans dommage par eau. Les années pluvieuses privent à cet égard la voie fluviale d'un sérieux trafic. — Les flûtes qui descendent l'Ourcq au fil de l'eau amènent chaque jour à Paris des cargaisons de légumes, œufs, fruits, etc. — En 1909, le tonnage de l'ensemble de ces marchandises fut de 240 811 tonnes à l'arrivée [1].

La part du port n'est donc pas négligeable, dans l'alimentation de la capitale. Elle grandit, dans telles éventualités, où le ravitaillement par terre et chemin de fer devient insuffisant. En 1888, 1894, 1898, où nos récoltes furent déficitaires, les arrivages fluviaux de grains excédèrent 400 000 tonnes. En 1891 et 1892, ceux de vins égalèrent 310 000 tonnes.

1. *L'Annuaire statistique de la ville de Paris,* relatif à l'année 1907, mentionne : arrivages de farine, chemins de fer 2 123 000 quintaux; eau 411 000. Arrivages de blé, chemins de fer 1 175 000 quintaux; eau 75 000.

Il serait imprudent de confier à un appareil unique de circulation — ainsi les chemins de fer — le soin de procurer sa nourriture quotidienne à une population de près de quatre millions d'habitants (*intra* et *extra muros*). Car des troubles économiques ou sociaux (guerre, grève, manque de houille, etc.), peuvent l'immobiliser. Il est opportun de maintenir en état, prêt à jouer, un appareil de secours : c'est, en l'espèce, le réseau fluvial et le port de Paris[1].

1. Cf. sur ce point l'article que nous avons publié dans *le Temps* du 14 octobre 1910, lors de la grève des chemins de fer.

« ...Le réseau des lignes de navigation sur Paris a été conçu, en effet, pour ravitailler la métropole en cas de guerre, troubles intérieurs, etc. Un plan de mobilisation existe, qui met alors le matériel flottant à la disposition d'un service militaire, chargé d'assurer l'approvisionnement.

« Sans doute ce plan ne peut être appliqué intégralement dans une grève des chemins de fer, puisque les réquisitions ne sauraient alors s'exercer. Mais ce n'est un secret pour aucune des personnes informées des choses de la navigation qu'une entente s'est faite depuis longtemps entre l'administration et les grandes entreprises de batellerie, pour organiser, en semblable occurrence, l'approvisionnement de Paris.

« La capitale et sa banlieue immédiate consomment une moyenne de 16 500 quintaux de farines par jour. Elles possèdent habituellement des réserves suffisantes pour une semaine et demie. Or il résulte de cet arrangement que l'on amènerait par eau, à Paris, de Rouen et de Corbeil, 200 000 quintaux par dizaine de jours.

« Ce service, fort bien conçu, n'occuperait qu'une partie, la mieux perfectionnée sans doute, mais la moins nombreuse, de l'abondante flotte qui dessert la capitale. On pourrait donc y adjoindre, s'il était nécessaire, un service d'importation de viandes par la Basse-Seine. Et à ces apports s'ajouteraient

3° Appoints à certaines industries et à certains commerces. — Ce rôle d'appoint, en ce qui a trait aux denrées alimentaires, la batellerie l'exerce aussi pour les matières premières et produits fabriqués, nécessaires à l'industrie et au commerce de la capitale; elle en apporte 525 929 tonnes en 1909.

Elle dispense des pyrites aux usines chimiques, qui les traitent de façon à donner du sulfate de fer, et par là, de l'acide sulfurique. Elle apporte des ferrailles et métaux bruts aux établissements métallurgiques de Grenelle et de la banlieue. Ces ateliers ne s'appliquent pas, comme les fonderies de Lorraine ou du Creusot, au travail du minerai. Ils emploient des vieux fers et des riblons et les soumettent à divers procédés de réchauffage et de fusion, pour

les produits agricoles que les autres lignes de navigation et leurs bateaux puiseraient dans les régions françaises du Nord et du Nord-Est, de l'Est et du Sud-Est. Ce trafic ne mettrait point obstacle aux énormes arrivages de houille, qui se produiraient par la ligne du Nord et la Basse-Seine.

« Car il n'est pas de grève à redouter des mariniers. La plupart, possesseurs de leur péniche, ont l'état d'esprit individualiste du paysan. Les autres, au service des grandes entreprises de batellerie, n'ont jamais eu de conflit avec leurs directions respectives.

« Le commerce par eau est prêt à ravitailler ainsi Paris. Il ne sera même point mécontent de ce surcroît d'activité, dont il tirera un profit, peut-être durable. Car si les chemins de fer en viennent à hausser leurs tarifs, il conservera, en raison de son bon marché, une part de ces transports nouveaux.

« Grâce à son port, qui remplira une fois de plus son rôle traditionnel, — car il n'était jadis qu'un vaste marché pour toutes les denrées alimentaires, — Paris ne manquera pas de vivres. »

fabriquer des fers et acier ouvrés, des machines et outils[1]. C'est 110 858 tonnes de pyrites et similaires, 100 067 tonnes de métaux à refondre, que la voie d'eau fournit, en 1909, à ces groupes d'industrie.

Elle procure au commerce toute une série variée de produits industriels : droguerie, savons, graisses, cordages, tissus, meubles, quincaillerie, chiffons, glucose, colle, suif, poix, cartons et papiers, poterie, faïence, porcelaine, bouteilles, cristaux, cuirs et peaux... Ces marchandises diverses sont recueillies surtout par les bateaux des compagnies de navigation, qui sillonnent régulièrement les canaux et rivières du bassin de la Seine, et desservent les usines et manufactures riveraines. Elles composent le fret habituel des quatre steamers de 500 tonnes, qui font le service direct de Londres à Paris. Leur tonnage a atteint, en 1909, 193 702 tonnes.

L'importation de pétrole a pris, comme on sait, une extension subite, ces dernières années, à Rouen. Des navires-citernes transmettent le pétrole des États-Unis et, en moindre quantité, celui de Bakou aux raffineries normandes, dont l'une a été fondée par le trust américain Standart Oil C°. Elles le répartissent ensuite entre les villes de la région, et en envoient un grosse part, 78 801 tonnes en 1909, dans le département de la Seine par eau[2]. C'est un apport des

1. Production totale, dans le département de la Seine, en 1908, du fer et de l'acier ouvrés : 14 167 tonnes (1 821 500 fr.); de l'acier fondu : 11 965 tonnes (4 780 250 fr.).

2. En 1907, la Cie de l'Ouest ne conduisit à Paris qu'une charge de 19 276 tonnes d'huiles minérales.

plus opportuns, puisqu'il gratifie la population parisienne, au meilleur prix, d'un produit de consommation générale.

Ces divers trafics sont gênés, plus encore que celui de la houille, par l'indivision, si l'on peut dire, des transports en péniche. Il faut une énorme commande, pour remplir une toue de 300 tonnes, ou un chaland de 500 tonnes — alors qu'il est facile d'utiliser un wagon dix fois moins grand. Néanmoins leur développement apparaît continu : et il amène une réduction du prix des entrées à Paris.

4° **Le Trafic des bois.** — Il convient de consacrer une notice spéciale à un trafic, qui est en lent déclin depuis un demi-siècle, mais qui reste important, celui des bois.

Dans la période 1898-1902, la moyenne annuelle de ces arrivages tombait à 372 063 tonnes, moitié seulement de ce qu'elle était au milieu du XIX[e] siècle. Dans la période 1905-1909, cette moyenne n'est plus que de 330 932 tonnes, la dernière année étant la plus défavorable avec 314 058 tonnes.

Ce décours atteint surtout le bois de chauffage et le charbon de bois. Il est beaucoup moins sensible quant au bois à œuvrer.

Celui-ci, bois de charpente, de menuiserie, d'ébénisterie, etc., est importé directement par quelques grands commerçants parisiens, et ne subit à Rouen d'autre opération que le transbordement sur gabares. Il provient de Scandinavie, de l'Adriatique, de la mer Noire, du Canada, de Colombie, de Floride. Il

sert aux métiers les plus variés, ébénisterie, menuiserie, charpente (celle-ci supplantée par la charpente en fer), ameublement, carrosserie, tabletterie, lutherie, etc. Le travail du bois n'occupe pas moins de 66 872 personnes à Paris, et 20 726 en banlieue. Quelques essences françaises issues du « haut pays » s'ajoutent aux espèces exotiques : c'est au total 203 936 tonnes de ces bois, qui sont déposées sur quais (1909)[1].

Le bois à brûler est au contraire d'origine française. Durant des siècles, coupé au massif du Morvan, il descendit l'Yonne en libre flottage, puis la Haute-Seine, jusqu'à Paris, rassemblé en radeaux. En l'an VIII, huit mille trains de bois parvenaient encore aux ports de tirage de la capitale : il n'en arrive plus maintenant qu'une ou deux douzaines par an, qui constituent, pour les Parisiens déshabitués de ce spectacle, une véritable curiosité. Bûches et fagots sont apportés désormais par les flûtes des canaux du centre : canal du Nivernais et de la Haute-Yonne, canal de Briare, canal de Bourgogne, etc. Mais la houille et ses dérivés les remplacent de plus en plus jusque dans les usages domestiques ; et la production forestière de la France s'amoindrit. Aussi ne voit-on décharger sur les ports de la Seine que 106 262 tonnes de ces bois, et seulement 3 860 tonnes de charbon de bois.

1. La Cie de l'Ouest apporta, en 1907, 48 346 tonnes de bois à Paris, expédiés surtout par les importateurs de Rouen, en une série de petits envois.

En définitive, si la fonction distincte du port est de pourvoir la capitale de matériaux de construction et de houille, il exerce, quant aux approvisionnements, produits alimentaires, matières premières, articles de commerce, bois, un rôle d'appoint que l'on a coutume de méconnaître et qu'il convient de mettre en évidence.

En apportant ces marchandises concurremment avec les chemins de fer, la batellerie contribue efficacement à leur abondance et à leur bas prix sur le marché de Paris. Elle possède, en Basse-Seine, une priorité si marquée, que certaines importations s'accomplissent presque exclusivement par ses soins : celle de vins d'Algérie, de pétroles américains et russes, de bois du Nord... Ces entrées s'étendent d'elles-mêmes, lorsqu'une crise économique fait que Paris est mal ravitaillé par terre.

Au total c'est plus d'un million et demi de tonnes de marchandises diverses (matériaux de construction et houille exclus), que le port jette, en une année moyenne, sur le marché de la capitale. C'est une masse considérable, comparable à celle des arrivages d'un grand port maritime comme Dunkerque[1] ; et d'année en année elle augmente. Aveuglé par les déchargements énormes de matériaux et de houille, on n'a pas assez remarqué cet apport considérable

1. Importations par Dunkerque en 1907 : 2 680 292 tonnes
— entrées en cabotage : 116 488 —
Dont 439 000 t. de houille anglaise : 2 796 780 —

de marchandises variées : il suffirait cependant à l'activité et à la réputation d'un grand port !

II

LES EXPÉDITIONS

1° Expéditions proprement dites. — Leur développement lié à celui de l'armement parisien. — Le port de Paris, qui reçoit, depuis son origine, des arrivages proportionnés à l'importance de la capitale, n'a jamais fait en retour de grosses expéditions. Aux siècles passés, l'industrie n'était point assez puissante, dans la métropole, pour rayonner au loin, et la navigation demeurait si lente et périlleuse que l'on déchirait la plupart des barques à leur arrivée. Sous la Restauration, la création d'usines et manufactures sur les berges du fleuve suscita d'appréciables envois par eau. Les chemins de fer enrayèrent ce mouvement, étant plus propres au transport des produits fabriqués. Depuis 1880, l'établissement de grandes lignes de navigation et l'apparition d'une batellerie mieux organisée ont provoqué une reprise de ce trafic, qui désormais n'est plus négligeable.

Si l'on consulte la *Statistique de la navigation intérieure*, l'on y voit que les expéditions ont presque quadruplé, de 1884 à 1908, au port de Paris *stricto sensu*, ayant passé de 568 000 tonnes à 2 264 000 t. La statistique du port *intra* et *extra muros* élève ce

dernier chiffre à 3 811 000 tonnes (1909). Mais ce sont là nombres fallacieux, dont les cinq sixièmes ont trait à des déblaiements par eau, fort différents des expéditions proprement dites. Celles-ci n'excèdent guère 600 à 800 mille tonnes dans l'ensemble du port. Il y a, à ce peu d'élan, deux raisons essentielles.

Les industries parisiennes sont, par définition même, vouées à la fabrication de produits finis, d'objets de luxe : vêtements, meubles, outils, articles de Paris, livres, etc., toutes choses de prix sous un faible volume. Elles ne les confient guère à la navigation, affectée au transport des matières pondéreuses. Elles les réservent aux chemins de fer, pour lesquels, même, ils ne constituent qu'un chargement de retour insuffisant.

En outre, la batellerie est mal outillée pour ce trafic. Elle demeure essentiellement provinciale. Elle est peu connue de la masse des commerçants et des manufacturiers parisiens. La plupart des mariniers font la navette entre telle houillère, telle sablière, tel embarcadère quelconque et un chantier de la capitale ou une usine de banlieue. Ils ne recherchent pas un fret de retour, pour la remise duquel ils auraient sans doute à s'écarter de leur itinéraire habituel. Sans doute, ils pourraient se charger de produits, à destination des étapes de leur parcours : mais combien d'entre eux sont en relations avec des courtiers capables de les leur procurer en temps voulu? Il n'y a pas à Paris de bourse d'affrètement ; et s'il en existait une, sauraient-ils en tirer parti?

Presque tous partent à vide; quelques-uns seulement obtiennent un chargement, soit d'établissements, dont ils sollicitent directement les ordres, soit d'intermédiaires, qu'ils connaissent de père en fils.

En réalité, le développement des expéditions est lié à celui de l'armement parisien. Or ce n'est guère que depuis une trentaine d'années, que se sont formées dans la capitale de grandes compagnies de navigation[1]. Et elles n'ont point, au port, toutes les commodités désirables. Elles pratiquent le groupage des colis, le factage au départ et à l'arrivée, elles ont des services réguliers sur toutes les villes du réseau. Ces messageries sont particulièrement fréquentes et rapides en Basse-Seine. Les expéditions, faites suivant des tarifs analogues à ceux des chemins de fer, mais réduits de 10 à 20 p. 100, sont courantes, de Paris aux ports du littoral normand, breton, vendéen, bordelais, etc.

En 1909, on a compté, expédiés de la capitale et banlieue immédiate par la voie d'eau :

189 000 tonnes de ferrailles, sable de moulage, pyrites, métaux ouvrés; 156 000 tonnes de produits alimentaires et agricoles, épiceries, fécules, cafés, grains, vins, cuirs et peaux, etc., 147 000 tonnes de produits industriels : spécialités chimiques, tissus,

1. Depuis l'exécution du programme Freycinet et la création des grandes lignes de navigation, elles pourvoient à un mouvement de marchandises de 3 millions à 3 millions et demi de tonnes — le quart environ du tonnage du port de Paris.

meubles, bouteilles, librairie, etc.; des engrais et amendements, des matériaux de construction et du charbon, etc.

Ces envois sont répartis entre tous les centres de consommation du réseau séquanien; mais la plupart se partagent entre trois directions dominantes; vers la haute vallée de la Loire, Nivernais, Berry, Bourbonnais, région de Digoin et du Creusot, où sont adressés de préférence des matières et produits métallurgiques; vers Rouen et le Havre, où sont transmis certains bois de France, et les marchandises parisiennes; vers l'Oise, le Nord et la Belgique, qui font venir surtout des vieux fers et pyrites, des machines, etc.

Ce trafic paraît un peu hétérogène (en raison du groupage des colis), dépendant essentiellement du hasard des expéditions, et des convenances des maisons de commerce ou d'industrie, riveraines de la voie d'eau. Au départ des bateaux qui l'assurent, on voit charger les objets les plus inattendus : machines à coudre, cristaux, articles de ménage, livres, voitures d'enfants, colle, bicyclettes, etc.

* * *

2° **Les Évacuations.** — Si le port de Paris ne sert encore que dans une mesure bien restreinte aux expéditions proprement dites, il est au contraire largement utilisé pour l'évacuation des déblais et résidus, que rejette l'immense métropole. C'est là

une besogne subalterne, mais combien indispensable!

La transformation de la ville ne s'accomplit point sans qu'il y ait à enlever toute espèce de débris, provenant de démolitions, et un gros cube de terre, pour faire place aux caves et celliers des maisons modernes. L'incessant prolongement des égouts, des canalisations diverses, oblige à forer, à vider sans relâche, le sous-sol de Paris. Le creusement du tunnel du Métropolitain a déplacé d'énormes masses de terre. Que faire de ces amas de gravois et de déblais? On les charge sur bateaux, qui les emportent jusqu'aux rives de la Haute-Seine, d'où nous avons vu que l'on extrayait le sable et les cailloux. Et, avec ces décombres, on emplit les vastes excavations faites dans les gisements exploités. 1 500 000 à 2 000 000 de tonnes ont été ainsi, chacune de ces dernières années, transportées de Paris et de sa banlieue immédiate, dans les parages de Vigneux, Villeneuve-le-Roi, Draveil, etc.

C'est cet élément qui, inscrit aux expéditions dans les statistiques, en grossit le chiffre, et fait qu'il égale presque celui des sorties de marchandises par voie ferrée. En 1908, en effet, la seule ville de Paris envoya dans toutes les directions 4 975 000 tonnes de matériaux et marchandises : dont 2 264 000 par eau — soit 46 p. 100.

Autre indication statistique trompeuse : l'inspection de la navigation mentionne aux «chargements» sur le port 817 000 tonnes d'engrais et amendements

aux déchargements 869 000 tonnes (1909). Il serait inexact d'en inférer qu'un grand commerce de ces produits s'accomplit par eau et qu'il procède à leur répartition entre les diverses régions agricoles de la France. En réalité, le trafic fluvial des engrais et amendements, alimenté par les phosphates venus des Ardennes et de l'Oise, du Havre et de Rouen, par les sables de la région vosgienne et par la poudrette fabriquée en banlieue, est loin d'être considérable! Les chiffres indiqués s'appliquent presque exclusivement au transport local, soit des gadoues [1], soit des eaux vannes déversées la nuit sur les rives de la Seine et des canaux dans des bateaux citernes, qui les transfèrent aux usines de Stains et d'Alfortville, où elles sont transformées en poudrette et en sulfate d'ammoniaque [2]. Leur masse diminue d'ailleurs d'année en année, par suite de l'extension — trop lente — du tout à l'égout.

En définitive, tandis qu'il parvient au port de Paris *stricto sensu* 26 598 bateaux chargés (1908), apportant en moyenne 237 tonnes, il n'en sort à plein que 12 903, enlevant chacun 176 tonnes de déblais, matériaux ou marchandises (1908).

1. Évacuées par charrettes (521 chaque jour) et par bateaux, les gadoues sont incinérées ou broyées dans quatre usines de traitement, à Issy-les-Moulineaux, Saint-Ouen, Vitry-sur-Seine — et, loin du fleuve, à Romainville.

2. La *Statistique de la navigation intérieure* inscrit au « trafic local » celles qui sont débarquées à Stains (343 000 t. en 1908) et aux « Expéditions » celles qui sont déposées à Alfortville (200 000 t. environ).

Ce résultat est d'ailleurs encourageant, puisqu'il a été obtenu, pour les trois quarts, en vingt-quatre ans. Si les expéditions n'y figurent que pour la moindre partie, elles n'en sont pas moins en progrès et assurées d'un avenir par les perfectionnements de la navigation.

III

LE TRANSIT

Il est, sur le fleuve et les canaux, dans l'enceinte même de Paris, un autre élément d'activité, le plus récent, et en plein essor : le transit. Sans doute, il n'entraîne aucune manipulation sur les berges. Toutefois, par le passage et l'arrêt des bateaux, les droits qu'ils versent au service des canaux, les menus offices dont ils peuvent avoir besoin, il participe au mouvement et au rendement du port.

De tout temps il y eut un transit assez dense par la capitale. N'est-elle point au centre d'un admirable réseau naturel, dont les grandes lignes vers l'Est et l'Ouest, le Nord et le Sud, sont marquées par la Haute et la Basse-Seine, l'Oise et le Loing? Mais ce transit s'accomplissait par terre. Au moyen âge, quand la traversée de Paris était rendue impossible par l'accumulation d'obstacles, ponts, moulins, constructions de tout genre, flottantes ou sur pilotis, et par la fiscalité de la Hanse, les produits de Champagne étaient débarqués à Charenton, charriés jusqu'au

Pecq, d'où ils gagnaient par eau la Normandie, et inversement. Plus tard ils suivirent les grandes routes, sillonnées par le roulage, puis au XIX[e] siècle, les voies ferrées.

L'ouverture des lignes de navigation, depuis 1879, a donné des facilités jusqu'alors inconnues au transit par eau : d'où son étonnante expansion. Entre 1884 et 1908, il s'est élevé de 367 000 à 1 620 000 tonnes, quadruplant, s'apprêtant même à quintupler! Il est vrai que, de ce chiffre, indiqué par la *Statistique de la navigation intérieure*, n'est pas déduite la grosse fraction (un tiers environ) des chargements traversant la capitale, qui sont déposés dans sa banlieue immédiate.

Ce transit s'effectue, pour les deux tiers, de la Basse vers la Haute-Seine. Il porte surtout sur la houille, en provenance soit des bassins du Nord et du Pas-de-Calais, soit de l'Angleterre, par Rouen. Les péniches flamandes pénètrent, sans rupture de charge, jusqu'à Corbeil et Melun, et même jusqu'en Bourgogne, ainsi que dans le bassin de la Loire. Les chalands chargés de charbons anglais approvisionnent les ports de la Seine, en amont.

En sens inverse, de la Haute vers la Basse-Seine et vers l'Oise, circulent les bateaux chargés de matériaux de construction.

Les mêmes courants entraînent des produits agricoles et industriels, des minerais, etc.

Le transit progresse moins rapidement depuis une dizaine d'années en raison de ce fait : les transports

par eau cessent d'être avantageux, au delà d'un certain parcours — dont la moyenne paraît être de quatre à cinq cents kilomètres. Leur lenteur seule les rend alors désagréables au commerce. Mais quand ils pourront se combiner avec les transports par chemins de fer et se prolonger par eux, une activité plus grande leur écherra. Une carrière nouvelle sera frayée au transit, le jour où les voies navigables étant raccordées dans la capitale aux voies ferrées, de grandes lignes mixtes de transport seront formées. Aussi apparaît-il comme l'un des éléments d'avenir du port de Paris.

IV

LE MOUVEMENT TOTAL DU PORT DE PARIS

Tel est, dans l'économie de la capitale, le rôle du port de Paris : beaucoup plus complexe, qu'on ne le croit communément.

Les chiffres qui indiquent son tonnage sont fort loin d'exprimer son action, dont les répercussions paraissent, nous l'avons constaté, infinies. Cependant, dégagés, ils ont une haute signification.

En 1909, les arrivages de l'extérieur au port de Paris *intra* et *extra muros* se sont élevés à 8 360 000 tonnes. Les expéditions et évacuations ont atteint 3 811 000 tonnes, dont 2 200 000 tonnes environ de déblais transportés aux sablières d'amont, 800 000 t. environ d'eaux vannes déposées à Stains et Alfort-

ville et 800 000 tonnes consistant en expéditions proprement dites en province. Le transit par l'ensemble de ce port, paraît être de 1 000 000 de tonnes. C'est donc à un total de 13 millions de tonnes que l'on peut évaluer le mouvement du port de Paris[1].

Il se divise ainsi (chiffres ronds) 64 p. 100 d'arrivages; 28 p. 100 d'expéditions et d'évacuations; 8 p. 100 de transit[2].

Plus des deux tiers de cet énorme stock de marchandises sont manipulés dans l'enceinte même de la ville. La part de la banlieue dans les arrivages et expéditions est en moyenne de 30 p. 100. Cette proportion est supérieure au nombre de ses habitants riverains comparé à celui des Parisiens *stricto sensu* (21 p. 100). C'est que, comme nous l'avons vu, nombre de grosses industries se sont fixées sur les rives des fleuves et canaux.

1. L'Inspection de la navigation compte (1909) : chargements, 3 811 135 tonnes; déchargements, 9 160 161 tonnes. Mais il faut remarquer qu'aux déchargements figurent 800 000 tonnes d'eaux vannes et gadoues simplement déplacées dans l'aire du port de Paris, qui sont déjà inscrites aux chargements. L'Inspection ne mentionne pas le transit.

2. Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées chargés du service de la navigation, qui n'entendent par port de Paris que les ports *intra muros,* plus Stains, Aubervilliers et Saint-Denis, établissent la statistique suivante (1908) : Expéditions, 2 264 934 tonnes ou 22 p. 100; arrivages, 6 297 737 tonnes, ou 60 p. 100; transit 1 620 797 tonnes, ou 15 p. 100, trafic local 345 100 ou 3 p. 100. — Aux expéditions sont comptées près de 260 000 tonnes d'eaux vannes, simplement transportées à Alfortville. Le « trafic local » est formé d'évacuations. — Pour l'année 1909, voir p. 291.

Les divers trafics dont l'ensemble forme ce tonnage sont tous en développement : d'où cette ascension, 10 851 000 tonnes au total en 1904, 11 711 000 en 1905, 12 459 000 en 1906, 12 971 000 en 1909[1] : soit près de 20 p. 100 dans le dernier lustre!

Les causes de cette prospérité du port de Paris sont dans les services immenses qu'il rend à la capitale : c'est dire qu'elles ne cessent d'agir, et qu'elles lui assurent un magnifique avenir.

Il procure à l'une des premières industries parisiennes, le bâtiment, les masses énormes de matériaux dont elle a besoin. Or une métropole de plus de deux millions et demi d'habitants, dont les maisons sont en majorité démodées, sans rapport avec les exigences de la vie moderne, ne se reconstruit pas en quelque dix ou vingt ans. Non plus que s'édifie une fois pour toutes une ville nouvelle propre à recevoir une vaste et régulière immigration. Il faudra l'effort de plusieurs générations pour achever la métamorphose du vieux Paris, et le relier aux faubourgs suburbains destinés à ne former un jour avec lui qu'une colossale agglomération. En décembre 1909, l'autorité municipale n'a-elle point été autorisée à contracter encore un emprunt de 900 000 000 de fr., afin de poursuivre l'assainissement et l'embellissement de la ville? L'ère des grands travaux publics n'est pas close!

L'on objectera peut-être que le désordre où se

1. Chiffres de l'Inspection de la navigation.

débat le personnel ouvrier du bâtiment est alarmant. Mais des troubles passagers peuvent-ils prévaloir sur la puissance d'expansion de la civilisation urbaine?

De même, le port de Paris fournit aux établissements industriels le combustible à bon marché. Et certains esprits prévoient un arrêt, sinon un recul, dans la consommation du charbon : en raison de l'emploi généralisé de la force hydraulique et de l'énergie électrique. Ce sont là hypothèses aventureuses. De tels changements seront compensés par le développement des industries empressées, à cause de leur caractère, de leur situation, ou de leur intérêt, à utiliser la houille. Paris s'entoure d'une ceinture d'usines de plus en plus nombreuses et prospères. Il ne renoncera pas au charbon qui les sustente, au lendemain du jour où, pour l'avoir à profusion, il a fait appel à la production britannique.

Il reçoit par eau nombre de matières premières et de produits fabriqués de grande consommation : pyrites, vieux fers, bois, pétrole, etc. L'utilité de ces apports est telle qu'ils ne pourront que s'accroître. La concurrence oblige les manufacturiers à viser toutes réductions de prix, fussent-elles légères. Ils recourront de plus en plus à la voie d'eau, moins onéreuse que les chemins de fer, qui, avec le coût de leurs administrations centralisées, les exigences de leur armée ouvrière, ont tendance à augmenter — loin de les diminuer — leurs tarifs. Par l'arrivage des pétroles, ce sont les consomma-

tions courantes de la population parisienne, qui sont mises à meilleur prix.

Le port de Paris n'a, dans l'alimentation proprement dite de la capitale, sauf pour les vins, qu'un rôle en apparence secondaire : mais combien nécessaire, aux yeux de qui observe le passé et songe à l'avenir! Par là, il maintient une tradition qui peut réapparaître avec éclat, un jour prochain, pour le salut public : celle du ravitaillement par eau de la capitale.

Que peut-il donc survenir? Simplement de mauvaises récoltes, obligeant à des importations considérables de céréales par Rouen. Au pis : un arrêt dans la circulation des chemins de fer. Quelle fortune inespérée d'avoir, sous la main, le réseau fluvial et de pouvoir, grâce à lui, approvisionner quatre millions d'habitants aux alarmes! Cette perspective — qui s'est partiellement réalisée en octobre 1910 — n'a rien de téméraire. Les pouvoirs, qui ont la charge de l'ordre public, doivent s'en pénétrer et poursuivre — ne fût-ce que dans ce but — l'amélioration progressive du réseau séquanien et du port.

Quant aux expéditions, élément récent, elles se développeront par le progrès de la navigation fluviale et l'effort des compagnies intéressées. — Le transit paraît n'être qu'au début de sa carrière.

En définitive, le Port de Paris prête un concours indispensable à la production de la métropole, et de ses faubourgs suburbains. Il contribue grandement

à la diminution du coût de la vie dans la capitale, et il est une garantie contre la disette.

Il est donc logique d'inférer qu'aujourd'hui comme par le passé, quoique de manière différente, c'est, dans une mesure insoupçonnée, sur lui que repose l'activité, la grandeur de la capitale française.

CHAPITRE VIII

L'AVENIR DU PORT DE PARIS
LA CRÉATION DE LIGNES MIXTES
LE TRANSIT DE L'EUROPE CENTRALE

I

LA QUESTION DES RACCORDEMENTS

1° L'Isolement du port et les jonctions nécessaires. — Le port de Paris possède un trop long et trop actif passé, et des activités présentes trop nécessaires, pour n'être pas promis à un grand avenir. Nous avons vu, au cours de nos investigations, les

moyens de préparer et de hâter ce lendemain : amendement et extension continue des voies navigables, progrès technique et commercial de la batellerie, agrandissement et outillage du port, et surtout réorganisation et unification de ses services. Mais il est une œuvre, dont la réalisation importe entre toutes, parce qu'elle entraîne l'amélioration ou du moins l'exploitation plus intense des divers ouvrages et du matériel existants : c'est le raccordement avec les voies ferrées.

Qu'est-ce qui constitue un port, de nos jours, sinon la jonction des lignes d'eau et des lignes de fer, le prolongement des unes par les autres ? Le défaut de semblable liaison met le port de Paris en dehors de la circulation générale des marchandises et contribue à lui donner une physionomie singulière, surannée.

Il s'explique néanmoins par deux raisons, d'ordre à la fois économique et historique.

La première, c'est que le rôle traditionnel du réseau séquanien étant d'approvisionner le grand centre de consommation qu'est la capitale, Paris formait un point terminus. Cela était si vrai, que la plupart des barques qui y parvenaient aux siècles passés y étaient déchirées. La navigation a gardé, spécialisée, réduite aux marchandises lourdes, cette fonction de ravitaillement de la métropole. Pourquoi dès lors prolonger les voies qui y convergent ?

Ce n'est que depuis une trentaine d'années, depuis la transformation des rivières et canaux, qu'une

tâche autre est échue à la batellerie séquanienne : assurer l'écoulement, la distribution, par delà Paris, des houilles du Nord et des importations du Havre et de Rouen ; pourvoir des marchandises qui surgissent là — et là seulement — tout l'hinterland, si l'on peut dire, de la capitale. Dès lors apparaît l'utilité de faire du port de Paris, comme d'un port maritime, un point de jonction, d'y souder les voies ferrées aux voies d'eau.

La seconde cause, c'est la lutte acharnée entre les chemins de fer et la navigation intérieure : ceci tuera cela, pensa-t-on tout d'abord. Mais la batellerie résista. Les puissantes compagnies s'efforcèrent de lui rendre la vie pénible et précaire. Elles voulurent la parquer, l'amoindrir. Elles lui refusèrent ces fécondes ententes commerciales, auxquelles elles consentaient avec la navigation maritime. Elles firent en sorte que leurs voies restassent séparées des voies fluviales.

A l'heure actuelle, cet isolement du réseau navigable constitue un anachronisme. Chemins de fer et batellerie, assurés de coexister, puisqu'ils ont chacun leur part distincte, ont tout intérêt à se concerter, pour accroître leur sphère d'action et leur chiffre d'affaires respectif. Telle voie ferrée peut recevoir des combustibles par eau et les distribuer au loin, dont elle est privée à l'heure actuelle : parce que la venue en est trop onéreuse par wagon[1]. Inverse-

1. « L'ensemble des transports par chemin de fer ressort à 4 cent. 5 par tonne kilométrique. Le Nord transporte la

ment les matières premières, les minerais de certaines régions, que des difficultés d'accès ou la longueur du parcours tiennent à l'écart des meilleures voies de navigation, les rejoindraient utilement par voie de fer. De grandes lignes mixtes de transports à bon marché peuvent, grâce à cette coopération, être créées à travers la France et procurer à bas prix à la production le minerai et le charbon. Les chemins de fer n'en souffriront pas, puisqu'ils conserveront au moins leur monopole à l'égard des produits fabriqués, plus légers et coûteux, réclamant une expédition rapide et pouvant supporter un prix majoré[1]. Le pays en retirera des avantages importants. N'est-il pas en droit de les exiger, après avoir consenti tant de sacrifices en faveur, d'une part, du réseau ferré, d'autre part du réseau navigable?

Ou s'il est un centre de ralliement, désigné par la disposition de ses réseaux et par sa situation naturelle et économique : n'est-ce point Paris? Un simple coup d'œil sur la carte le montre : c'est vers lui que convergent toutes les grandes routes

houille à 2 cent. 719, mais son prix moyen ressort encore à 3 cent. 69.

« Les calculs donnés pour les bateaux font ressortir le transport de 3 à 6 millièmes, selon le tonnage — c'est-à-dire dix fois meilleur marché que par voie ferrée. »

Cf. *Voies ferrées et voies fluviales*, par M. Richard, dans l'*Information* du 17 nov. 1910. C'est là d'ailleurs une proportion théorique, que maintes circonstances de fait modifient très sensiblement.

1. Le Nord est concurrencé par une voie d'eau qui lui prend

commerciales, de fer et d'eau. Rien de plus aisé, donc, que d'y établir un système d'intercommunications : le port parisien paraît obligé, par la logique des choses, de devenir une vaste gare de triage, de transbordement et de transit.

Il ne tire pas encore tout le parti possible de la proximité de ces grandes sources de matière commerciale : Rouen et le Havre, le bassin houiller du Nord. Sa batellerie n'a qu'un rayon d'action trop faible, et ses chemins de fer sont trop onéreux, pour entreprendre la répartition lointaine de leurs importations et de leurs productions. Il lui faut, pour ce faire, associer les deux modes de transport.

Le raccordement le plus avantageux serait avec le

environ 50 p. 100 de son trafic. En 1885 sa recette kilometrique était de. . . . . Fr. 48 500

« Elle était, vingt ans plus tard, de. 69 528

« Elle a donc augmenté de. . . . . Fr. 21 028

« C'est dire que la concurrence des canaux ne paraît pas l'avoir gêné.

« L'Est, dont le tiers environ du trafic va aux voies d'eau, avait, en 1885, une recette kilométrique de. . . Fr. 31 900

« Cette recette s'élevait, vingt ans après, à. . . . 41 055

« D'où une augmentation de . . . . Fr. 9 155

« Prenons maintenant l'Orléans, qui n'est concurrencé par aucune voie d'eau. Sa recette kilométrique était, en 1885, de. Fr. 33 200

« Elle était, vingt ans après, de. 34 334

ayant ainsi augmenté de. . . . . Fr. 1 134

soit de 0,03 p. 100, quand l'Est augmentait de 27 p. 100 et le Nord de 45 p. 100.

« On serait mal venu, après de tels exemples, à soutenir encore que les canaux entraîneraient la ruine des chemins de fer. » — M. Richard, étude citée.

réseau de l'Est. Le port de Paris est assez mal relié, en effet, à la région de Nancy, la Marne étant impropre à la longue et grosse navigation, doublée et prolongée par de longs canaux hérissés d'écluses. Or la Lorraine française est admirablement productive, bien qu'elle possède peu de charbon. La batellerie apporterait de Rouen et réexpédierait sur les villes et usines de l'Est des houilles anglaises, des céréales, des vins d'Algérie, des cotons bruts, des huiles minérales. Elle en recevrait, par l'intermédiaire du rail, des fers, des soudes, des verreries, diverses marchandises manufacturées.

La jonction avec le P.-L.-M. serait, en second lieu, des plus utiles. L'action du port parisien ne s'étend guère, comme on l'a vu, au delà de Roanne et de Chalon-sur-Saône, presque point dans le bassin du Creusot-Blanzy, pas du tout au sud de Lyon. C'est là précisément le domaine de cette Compagnie. Elle possède, en outre, les communications avec la Suisse, l'Italie, tout le Levant, par Marseille. Et très étendu et ramifié, son réseau dessert maintes régions montagneuses — ainsi le Plateau Central — où nul cours d'eau n'est navigable, où ne pénètre aucun canal. Le chemin de fer emporterait, dans ces diverses directions, des charbons anglais, des pâtes de bois, des rondins, des céréales, des vins d'Algérie, des cotons bruts, des cotons filés, des huiles minérales. Il fournirait à la batellerie des asphaltes, des papiers, des eaux minérales, certains produits industriels.

La soudure avec le chemin de fer d'Orléans est également indiquée. Sans doute la batellerie séquanienne ne saurait lui passer le transit des marchandises de Rouen et du Havre, puisque Nantes et Bordeaux les procurent directement au Sud-Ouest. Mais par ses lignes de la Loire-Inférieure, de Limoges et Toulouse, etc., ce réseau atteint des villes de commerce et d'industrie privées de relations fluviales avec Paris. Il procurerait à la navigation des céréales, des talcs, des porcelaines, des papiers, etc. Il en recevrait des charbons du Nord, des fers, des vins d'Algérie, des huiles minérales.

2° **Les Raccordements « illusoires ».** — Est-il très osé de prétendre qu'aucun de ces raccordements n'existe actuellement au port de Paris? Qu'est-ce qui constitue en effet un raccordement? Deux éléments également indispensables : d'une part, la juxtaposition matérielle des deux voies d'eau et de fer, les rails longeant l'arête du quai, de façon à permettre un transvasement direct de wagon à bateau et réciproquement ; d'autre part, l'unification des tarifs. Entendez par là l'établissement d'un tarif mixte, d'un tarif unique, commun aux deux voies, entre les divers points de leur parcours ; ou au moins, si cet idéal ne semble pas immédiatement réalisable, la concession par la Compagnie de chemins de fer de tarifs kilométriques spéciaux, calculés, à partir de la jonction, sur les bases qui lui servent à dresser des tarifs communs avec les autres Compagnies.

La première de ces conditions est remplie, de façon

généralement défectueuse, avec quelques voies ferrées, en certains points du port de Paris; la seconde ne l'est jamais. Bien au contraire, des droits prohibitifs y sont appliqués aux marchandises transbordées en wagons. Écoutez, à ce propos, les doléances de l'un des représentants les plus autorisés de la batellerie séquanienne, M. Marcel Petit :

« Si la marchandise amenée dans des gares de raccordement doit supporter pour la distance qui *lui reste à parcourir*, ou pour celle *qu'elle aura parcourue*, un prix tel que l'économie réalisée par le transport par eau soit entièrement absorbée, ces gares auront coûté fort cher à établir et seront inutilisables.

« Actuellement, on arrive à ce résultat qui dépasse toute compréhension : souvent une marchandise, venue par eau d'un point de départ, doit être, pour une cause quelconque (avarie au bateau, glaces, grosses eaux, ruptures d'écluses ou barrages, etc., ou même simplement parce que le destinataire a un besoin urgent de l'avoir rapidement), réexpédiée d'un point intermédiaire ; elle paiera de ce point un prix supérieur à celui qu'elle aurait payé du point initial de départ.

« C'est une amende, une pénalité, que cette marchandise supportera, pour avoir emprunté la voie d'eau sur une partie de son parcours.

« Ce n'est ni juste ni libéral, et en tout cas cela rend toute transmission impossible de voie à voie[1]. »

1. Cf. *L'union des syndicats de France, journal des chambres syndicales*, compte rendu du congrès de 1908, p. 525.

On conçoit qu'ainsi conçus les raccordements existant au port de Paris soient, les uns sans activité, les autres parfaitement inutiles. Avec le réseau de l'Est — qui autoriserait le plus important mouvement d'échange — il n'y en a d'ailleurs aucun. Les quais et canaux municipaux, situés en plein secteur de cette Compagnie, sont complètement isolés de ses lignes, ce qui est, on l'avouera, simplement paradoxal! C'est l'une des revendications les plus tenaces de la batellerie, que la liaison des bassins de la Villette avec les voies ferrées de la région lorraine. Faute d'emplacement approprié, il est à craindre qu'elle ne s'effectue un jour de façon défectueuse — surtout si elle doit se faire par l'intermédiaire du chemin de fer de ceinture, de tous, le moins soucieux du trafic des marchandises[1] !

Avec le réseau P.-L.-M, il est, depuis 1876, à Bercy, un raccordement, affecté surtout aux entrées et aux sorties du vaste entrepôt des vins. Il paraît peu à même de servir — et ne sert en fait que dans une mesure négligeable — au trafic fluvial général.

C'est avec le réseau de l'Orléans que la jonction est, matériellement, le mieux établie. C'est qu'elle est l'œuvre de la Chambre de commerce de Paris, qui a, pour l'assurer, agencé la gare d'eau d'Ivry

1. La gare d'eau du Pont de Flandre est ainsi raccordée à la ligne de Ceinture, sans effets vraiment appréciables. A Stains, la Compagnie des Entrepôts et magasins généraux a raccordé ses docks d'une part au canal Saint-Denis et d'autre part au chemin de fer du Nord (et de l'Est). Elle perçoit un prix de transbordement excessif.

(1898). Cette gare est sans ampleur, mais convenablement outillée. Malheureusement des tarifs élevés empêchent tout développement du trafic. Les transbordements réels n'y excèdent pas 30 à 40 mille tonnes! Il est vrai que la présence de ce petit port bien aménagé, avec rails, grues, hangars, relié à la fois au chemin de fer et au fleuve, a fait surgir, aux alentours, toute une noire floraison d'usines. Ces établissements apprécient la facilité de s'approvisionner à quai de combustible et d'expédier les produits fabriqués par la voie de raccordement. Très actif, ce trafic quadruple ou quintuple le mouvement de la gare d'eau! Aussi la Chambre de commerce se propose-t-elle d'étendre ses aménagements. Mieux encore, elle négocie avec l'Orléans une réduction des prix. Telle est en effet la condition d'un transit mixte vraiment actif, sans lequel Ivry pourra continuer à rendre des services signalés — et ne point remplir sa fonction distincte.

Un second raccord avec les lignes de cette Compagnie sera bientôt installé aux docks d'Austerlitz.

Il se trouve au port de Javel, depuis 1876, une voie de chargement qui relie le fleuve à l'ancien réseau de l'Ouest racheté par l'État. Mais ici les conditions d'établissement et d'exploitation sont également fâcheuses. Le service de liaison ne peut s'exercer que la nuit, en empruntant la ligne des Invalides à Versailles. Des tarifs outrés s'opposent d'ailleurs à ce qu'il ait quelque activité. L'administration des chemins de fer de l'État ne se montre pas plus favo-

rable à la navigation que les Compagnies. Le transit oscille depuis une dizaine d'années, à Javel, autour d'une dizaine de mille tonnes; il n'a nulle tendance à s'accroître. C'est dire que le commerce fluvial s'en désintéresse.

Avec le réseau du Nord, le canal Saint-Denis communique de façon non moins compliquée, et non moins onéreuse : à Stains, par l'intermédiaire des entrepôts, à Aubervilliers par le moyen du chemin de fer de la Société Industrielle : ici cependant s'effectue, de bateau à wagon, un transbordement annuel d'environ 80000 tonnes. Mais ni ici ni là n'existent un contact direct, ni des taxes réduites.

Alors qu'à l'étranger, en Allemagne notamment, la fusion entre voies ferrées et voies fluviales est réalisée depuis des lustres, que des tarifs mixtes favorisent entre elles les échanges, et assurent l'action lointaine des grands ports intérieurs et maritimes, le port de Paris attend encore le bienfait d'une telle entente. Il a les apparences de la chose — sans la chose elle-même. Le trafic de l'eau ne s'y trompe pas, et son interprète, M. Marcel Petit, a déclaré, aux applaudissements du Congrès des Chambres syndicales de France : « Il y a lieu d'insister tout spécialement sur *l'inutilité de créer à grands frais des gares de raccordement*, si les chemins de fer continuent à considérer comme adversaire une voie qui doit être leur alliée, et lui appliquent des tarifs prohibitifs. » A sa suite, le Congrès déclara « *illusoires* » les *tentatives de raccordement* faites jusqu'ici.

La question est, on le voit, à l'ordre du jour, et soulève de grandes espérances. On comprend qu'il est aisé de doter, sans grands frais, le port parisien de voies de pénétration : par la jonction matérielle et l'accord économique de ses lignes de navigation et de ses lignes de fer. Des courants d'importation, allant plus avant dans le pays, peuvent être ainsi déterminés ; des courants d'exportation se former, à l'inverse, des régions industrielles éloignées à la mer. Le réseau séquanien navigable, le bon marché de ses transports par eau profiteraient ainsi à de nouvelles parties de la France ; tandis que le port de Paris deviendrait un centre de transit.

II

LE TRANSIT DE L'EST

1° **Les Anciens projets.** — Il est, entre tous, un grand courant commercial, qu'il importerait de créer, par le port de Paris, et qui serait pour lui un élément unique d'activité et de grandeur. Tous les hommes d'État, les ingénieurs éminents, qui ont voulu, au cours des siècles, aider à la rénovation de la navigation séquanienne, ont distingué et préconisé ce puissant moyen. Leur accord singulier s'explique par la constatation d'un phénomène naturel : ouvrez une carte et cherchez quelle est la voie la plus courte, vers la mer, des régions si productives, comprises entre Nancy, Strasbourg, Bâle, et qui

s'étendent vers l'est, vous verrez qu'elle est formée par la Marne et la Seine. Ces deux rivières sont l'issue de l'Europe centrale vers l'Océan.

Aussi, au temps ancien, dans le but de diminuer son trajet et par suite ses frais, le roulage suivait-il ces vallées. Et de très bonne heure l'idée s'imposa de construire une route navigable de Strasbourg à la mer, par un canal du Rhin à la Marne, la Marne et la Seine. Cette route, Paris en assurerait la fréquentation, l'exploitation intenses, grâce à sa prépondérance commerciale et à sa nombreuse batellerie. Il serait le siège du trafic d'importations et d'exportations entre l'Amérique, l'Angleterre et l'Europe centrale. Il s'élèverait au premier rang des grandes places de négoce et de navigation du monde.

La première partie de ce vaste dessein consistait à rendre la Basse-Seine accessible, jusque sous les murs de la capitale, aux petits bâtiments de mer. Telle fut la pensée de Henri IV; tel fut surtout le projet de l'ingénieur Brullée, présenté par Bailly, premier maire de Paris, à l'Assemblée Nationale, le 5 juin 1790 et en partie adopté par elle, — projet où se trouvait substitué à la voie fluviale un canal maritime de Paris à Dieppe, prolongé jusqu'à Meaux.

Napoléon saisit l'idée dans toute son ampleur. N'entend-il pas ouvrir à La Villette un splendide port intérieur, relié aux diverses parties de son immense empire, pourvu d'opulents entrepôts, d'où le bien-être rayonnera sur la capitale et sur la France? Il ordonne que ce port soit mis en communication

avec les réseaux de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin. Il prévoit officiellement qu'il devra être joint à l'Oise, à Pontoise, où s'amorcerait le canal maritime. D'où cette parole fameuse au maire de Dieppe : « Je veux faire de votre ville le Toulon de la Manche, et Paris en deviendra le Marseille ! »

Au lendemain de la chute de l'Empire, Jean-Baptiste Say conjure l'initiative publique et privée de s'attacher à l'accomplissement de ces vues fécondes : « Il n'y a rien de chimérique dans ces espérances, rien qui ne soit excédé par les travaux que nous admirons chez nos voisins, rien que cinq à six années de volonté ferme ne puissent réaliser chez nous. Défions-nous de la timidité et de l'esprit de routine[1]. »

Ce plan superbe fut en effet sur le point d'être exécuté, dans des conditions extrêmement favorables, à la veille de 1830. Des hommes de valeur, compétents, influents, s'en saisirent, l'étudièrent à fond, s'entourèrent de concours politiques, techniques et commerciaux, considérables et constituèrent une Compagnie, pour aboutir pratiquement. Durant plusieurs années, ces initiateurs fournirent un admirable effort, trop oublié de nos jours, bien que l'importance en reste apparente dans les publications, nombreuses et étendues, faites par leurs soins. C'étaient Charles Dupin, l'économiste et l'ingénieur, qui venait d'enquêter en Angleterre, où il avait admiré la

1. *Des canaux de navigation dans l'état actuel de la France*, 1818. Sur ces divers projets, Cf. notre « Bibliographie », § 6, p. 298.

transformation de la Clyde, à Glasgow; les frères Flachat, Stéphane et Eugène, ingénieurs de haut mérite et publicistes distingués; c'était avec eux l'élite de la politique et de la finance. L'ambassadeur de France à Londres, prince de Polignac, les patronnait.

Ils projetaient un port de mer dans la capitale, de façon à assurer, non pas seulement son large approvisionnement, mais surtout l'essor de ses industries, à en faire un incomparable chantier de fabrications. Ils entendaient lui procurer le trafic de l'Alsace-Lorraine, de la Basse-Allemagne et de la Suisse. Maître du transit vers les provinces rhénanes, Paris serait le grand marché européen, primant Londres, trop « excentrique ».

Ils avaient donc établi le tracé d'un canal de Paris au Havre, qui longerait la Seine, tout en coupant ses boucles, et qui présenterait 18 m. de largeur, 6 m. de profondeur, en aval de Rouen, 5m.50 en amont; les péages, le rendement à en attendre, tout avait été prévu minutieusement, par des commissions d'ingénieurs et de négociants. Ce bief maritime devait être prolongé par un canal à grande section de Paris à Strasbourg. Comment, pensait-on, concevoir une concurrence à une grande ligne de navigation appuyée sur le Havre, Rouen, Paris, Metz, Strasbourg?

Les pouvoirs publics avaient participé à l'étude de ce magnifique ensemble d'ouvrages et semblaient disposés à en seconder l'exécution. Le succès paraissait assuré. Soudain tout s'écroula! Les causes? Certaines difficultés techniques, l'hostilité de Rouen et

du Havre, la révolution de 1830 et surtout l'apparition menaçante de ce rival : le chemin de fer ! Ainsi, à l'heure vraiment propice, tous préliminaires achevés, alors que la croissance des États-Unis, l'émancipation de l'Amérique du Sud, la conclusion du Zollverein allemand annonçaient un vigoureux mouvement d'échange, entre le Nouveau Monde et l'Europe centrale, alors qu'il était lui-même en plein développement industriel et commercial, Paris abandonnait son ambition séculaire !

Un port étranger allait profiter de cette défaillance, détourner vers lui cet important trafic en utilisant, le premier, de façon méthodique, le nouveau mode de transport : Anvers. — Construit par Napoléon, annexé à la Hollande par le Congrès de Vienne, le port de l'Escaut se contentait alors d'importer les denrées de l'Insulinde et son négoce n'excédait pas, en 1829, année brillante entre toutes, 160 000 t. La Révolution de 1830, le bombardement de la ville par les troupes hollandaises semblèrent consommer sa ruine. C'est alors que le jeune État belge, relevé grâce à l'appui de nos troupes, eut cette conception géniale : attirer vers ce port déchu le transit auquel renonçait la capitale française.

« D'Anvers, il veut faire un port mondial. Or les États-Unis se révèlent puissance industrielle. Les Républiques sud-américaines se proposent de faire valoir un territoire favorable à l'élevage, ou lourd de minerais, ailleurs riche en essences tropicales. En Europe, les vallées du Rhin, de l'Escaut, de la Meuse

sont le champ d'une activité intense. Entre le Nouveau Monde et l'Europe centrale, les transactions se multiplient. Ne peut-on concentrer à Anvers ce trafic, importation et exportation? Ne suffit-il pas d'une voie rapide entre le port et l'Allemagne rhénane?

« C'est en 1830, lors du bombardement d'Anvers, que les membres du gouvernement ont cette inspiration. Le projet est divulgué. Le Parlement en est saisi : on sait quelle portée audacieuse il lui donne. Il résout de doter, non seulement le port, mais aussi les centres industriels, de ces moyens de communication nouveaux : les chemins de fer. Deux voies traverseront la Belgique, l'une de l'ouest à l'est, l'autre du nord au sud. Le 15 octobre 1843, la ligne Anvers-Cologne est terminée. Elle ouvre aux industries rhénanes une perspective nouvelle, enrichit Anvers d'un trafic distinct. Aussi le commerce belge et allemand en salue-t-il l'inauguration avec joie. « Anvers devient un port de l'Allemagne autant que de la Belgique. » Un traité de commerce avec le Zollverein cimente, l'année suivante, cette union d'intérêts.

« L'État continue son œuvre par la création de lignes de navigation sur le Nouveau Monde. Anvers s'appropriera, croit-on, le transit maritime[1]. »

Depuis lors, avec une application exemplaire, comparable à son initiative raisonnée de naguère (elle

1. *Anvers autrefois et aujourd'hui*, par François Maury, chap. I. Le passé.

conçoit dès après 1830 la nécessité des raccordements), la métropole belge parfait son outillage, son organisation en vue de ce trafic : et le transit forme maintenant l'une des bases de sa merveilleuse prospérité.

2° **Paris port de mer.** — Les hommes de valeur, qui eurent à s'occuper par la suite du port de Paris, ne constatèrent pas sans tristesse cet abandon. Ils reprirent le vieux projet, en le réduisant, comme l'avait fait d'ailleurs Stéphane Flachat au dernier instant. Belgrand en 1855, Krantz en 1871, Freycinet en 1878 estimèrent qu'avec un approfondissement à 3 m. 20, on amènerait à Paris la navigation de mer et qu'on pourrait entreprendre, grâce à un transbordement dans ce port, le transit sur Strasbourg et Bâle. Le projet de canal de la Marne au Rhin avait été, en effet, sauvé de la débâcle, — tout en étant diminué jusqu'à d'assez minces proportions. Le canal avait été commencé en 1839, achevé en 1853, mais avec un mouillage de 1m.20 seulement. Le second Empire assura en outre, grâce à d'importants ouvrages, un tirant d'eau de 2 m. en Basse-Seine : porté à 3m.20 par les grands travaux prescrits en 1878-1879. A la même époque, la ligne de l'Est, par la Marne et le canal de la Marne au Rhin, fut transformée, de manière à recevoir des bateaux d'un enfoncement de 1m.80. Ces améliorations successives, inspirées par la même pensée, provoquèrent un sérieux accroissement du trafic sur les deux voies, — celle de la mer surtout, —mais non point un mouvement

de transit sur l'Europe centrale, transit qui reste acquis à Anvers.

C'est alors que M. Bouquet de la Grye préconisa un canal maritime, longeant le cours de la Seine, de Rouen à Clichy — canal qui occupa à diverses reprises, de 1886 à nos jours, le gouvernement, le Parlement et l'opinion et dont une « Société civile d'études de Paris port de mer » ne cesse de poursuivre la réalisation [1].

1. Le canal dessiné par M. Bouquet de la Grye suit le cours même de la Seine, de Rouen à Clichy-Paris. Il coupe pourtant deux boucles, celle d'Oissel à Pont-de-l'Arche et celle de Sartrouville à Bezons, ce qui réduit le trajet à 185 kilomètres. Il a 6 m. 20 de profondeur, 35 mètres de largeur, 45 mètres dans les courbes. Il rencontre 32 ponts, dont 30 sont pourvus de travées mobiles; ceux d'Argenteuil et de Rouen, qui livrent passage au chemin de fer, sont reconstruits et le tablier porté à 22 mètres au-dessus du niveau de l'eau. Le canal aboutit à Clichy. Un bassin de 40 hectares, comportant 6 340 mètres de quais et de wharfs, est aménagé entre le pont de Clichy et les docks de Saint-Ouen. Les navires de 3 000 tonneaux y pénètrent, chargés, et un mouvement de 5 millions de tonnes peut s'y effectuer. La dépense totale est de 150 millions, d'après l'auteur. Une société assurerait le service de l'emprunt avec un prélèvement de 3 fr. 25 par tonneau de jauge, tant à l'aller qu'au retour.

Le conseil général des Ponts et Chaussées a déclaré ce projet exécutable, mais au prix de 250 millions de francs, disproportionné avec les produits éventuels (27 déc. 1888).

Depuis lors, M. Bouquet de la Grye a prévu un mouillage de 7 m. 20 pour le canal, moyennant 14 millions en plus. Mais le nombre des ponts s'est accru jusqu'à 34, dont 10 à voies ferrées. Pour plusieurs d'entre eux, il faudrait établir l'exhaussement de 22 m.: d'où un remaniement du profil en long des lignes de chemins de fer et même de quelques routes; d'où des expropriations nouvelles. En raison de l'extension à

Le but est toujours d'accroître les ressources industrielles de la capitale et d'en faire une grande place maritime grâce au transit sur l'Allemagne du Sud. Se basant sur des moyennes laborieusement échafaudées, l'auteur calcule que le tonneau de marchandises envoyé de New-York à Strasbourg coûte 18 fr. 31 par Anvers, prix qui s'abaissait à 18 fr. 02 par le port de Paris. L'aller et retour reviendraient à 34 fr. 96 par Anvers, 34 fr. 33 par Paris. Il en infère que le trafic de l'Alsace sur les lignes maritimes passerait par la capitale française.

Mais bien d'autres éléments effaceraient cette différence de prix en supposant — ce qui est extrêmement douteux — qu'on l'obtienne en fait. Le port belge exporte chaque année 150 millions de francs environ de marchandises françaises, qui devraient partir par le Havre ou Marseille. « Des commissionnaires, comme le reconnaît M. Bouquet de la Grye, font à Paris le groupement de colis pour les expédier à Anvers. » S'il en est ainsi, ce n'est pas seulement par le jeu des tarifs et par l'effet de la convergence de multiples voies sur l'Escaut, c'est surtout parce qu'Anvers possède des services fréquents et réguliers sur toutes les places maritimes du monde. Les compagnies allemandes et anglaises, la Hamburg-America-Linie, le Norddeutscher Lloyd, la Peninsular and Oriental Steamship C°, la Royal Mail Steam

donner aux ouvrages primitivement prévus et de l'enchérissement de semblables travaux, le coût de l'entreprise serait maintenant accru de 50 à 100 p. 100.

Packet C° envoient à Anvers leurs transatlantiques dirigés sur le Nouveau-Monde, l'Asie, l'Afrique, l'Australie. Cette navigation d'escale parfait merveilleusement l'organisation des transports océaniques d'Anvers, et aucun port français ne possède l'analogue. Éloigné des grandes lignes de navigation, le port de Paris conserverait à cet égard une infériorité incurable.

Elle apparaît plus accentuée, si l'on compare les excellentes installations maritimes d'Anvers à celles que présenterait la capitale française. Enfin le gouvernement impérial allemand saurait, par des mesures arbitraires, retenir vers le Rhin et écarter de la Seine le lucratif transit. Il a déjà, en nuançant les tarifs de chemins de fer, favorisé au détriment du Havre et de Dunkerque les ports allemands, hollandais et la place belge, où la colonie germanique est aussi prépondérante qu'ambitieuse. Bien des tentatives eussent été légitimes en 1825, qui sont devenues imprudentes à l'heure actuelle.

Il n'est pas douteux qu'à d'autres égards, un canal et un port maritimes, exécutables au prix d'énormes débours, ne soient propres à rendre de précieux services à la capitale, et à seconder sa prospérité future. Mais serait-il sans danger pour la France d'accroître encore la concentration, déjà considérable, de ses moyens, de ses ressources, de sa puissance à Paris?

L'organisation des excellents avant-ports, Rouen et le Havre, reliés à la métropole par une admirable voie navigable ouverte à la grosse batellerie, paraît

satisfaisante C'est assurément la plus économique. Les mariniers se chargent actuellement de transports, de Rouen à Paris, depuis 3 fr. et 3 fr. 50 par tonne, — auxquels s'ajoutent, il est vrai, le coût du transbordement (0 fr. 75 par tonne) et quelques frais accessoires au port normand. Comment la navigation maritime, grevée d'un lourd péage, pourrait-elle rivaliser avec eux et présenter un tel bon marché[1] ?

3° **Projet d'une ligne mixte Nancy-Meaux-Paris-Rouen** — Faut-il donc renoncer à dériver sur la capitale ce trafic, qu'elle vise depuis si longtemps sans pouvoir l'atteindre? Point encore ; des événements récents permettent d'entrevoir une solution inattendue, des plus séduisantes.

Tout d'abord, la découverte de nouveaux gisements

1. Le projet de Paris port de mer vient d'être remis à l'ordre du jour. Pour diminuer l'intensité des crues dans la capitale (de 1 m. 60, dans une crue analogue à celle de 1910), M. l'Ingénieur Nouailhac-Pioch préconise un approfondissement de 1 m. de la Seine entre Port-à-l'Anglais et Poses (à 40 kil. de Rouen). Il évalue la dépense à 135 millions. Certains esprits estiment qu'il suffirait d'accentuer cet approfondissement, pour rendre Paris accessible aux petits navires de mer. Mais la commission des inondations a rejeté le projet de M. Nouailhac-Pioch en raison des difficultés — et surtout du coût, impossible, dit-elle, à calculer — de l'exécution.

On lit d'ailleurs dans le rapport de cet ingénieur : « La Basse-Seine donne passage à des chalands de 11 à 1 200 tonnes, remorqués par trains de 6 à 8 000 tonnes entre Rouen et Paris. Elle réalise, avec un fret moyen, par tonne, de 1 cent. 4 à la montée et 1 centime à la descente, un facteur économique de premier ordre... malgré un allongement de 78 p. 100 sur le trajet par voie ferrée, de Paris à Rouen. » Cf. Commission des Inondations : *Rapports et Documents divers.*

de minerais de fer en Lorraine. Non loin du bassin de Nancy, dont les ressources restantes sont évaluées à 200 millions de tonnes, ont été explorés ceux de Longwy, qui recèle au moins 300 millions de tonnes, de Cruesnes, qui contient 500 millions et n'est point encore délimité, de Briey, qui en renferme deux milliards. C'est au total 3 milliards de tonnes de minerai de fer exploitable, de moyenne et bonne qualité, dont l'extraction va se développer, dans un très prochain avenir, en Lorraine française [1].

Quel fret incomparable, si on pouvait le transporter à Paris et en charger les bateaux qui amènent des houilles anglaises, fret assuré, hors des atteintes de l'étranger! Quel important mouvement d'échange, bien propre à s'étendre, à déborder sur la frontière et à se grossir de courants dérivés du fameux transit de l'Europe centrale!

Comment organiser de l'Est à la mer, par la capitale, une voie de transport économique — la plus économique? C'est également ce que des faits nouveaux, survenus ceux-ci en l'année 1910, permettent de distinguer.

On sait avec quelle ardeur et quelle compétence technique la commission des inondations, présidée par l'éminent ingénieur A. Picard, s'est enquise des moyens de mettre Paris à l'abri des désastres causés par les crues de la Seine. Elle a réclamé toute une série de travaux, dans le fleuve et sur ses rives, que

1. Cf. Ed. Lozé dans *L'Économiste français,* 27 août 1910.

nous avons décrits, à propos des aménagements du port.

Mais la commission l'a formellement déclaré : ces ouvrages sont propres à atténuer simplement le danger. Pour le faire disparaître, il paraît indispensable d'ouvrir un bras de décharge, contournant la capitale, qui enlève une notable partie des masses d'eau recueillies et roulées, au moment des crues, par la Seine. Telle est d'ailleurs la conclusion à laquelle avaient abouti, avec des variantes, les ingénieurs qui, aux siècles précédents, avaient également recherché les procédés propres à préserver Paris des inondations.

Ce bras de décharge, l'ingénieur en chef de la navigation de la Seine, M. Drogue, en a tracé le plan. Il s'amorcerait sur la Marne, à Annet, présenterait 20 m. de largeur au plafond, 8 m. de tirant d'eau, passerait par la vallée de la Beuvronne, près Claye, Sevran, Aulnay-sous-Bois et aboutirait, après un parcours de 25 kilomètres, au Bourget.

Là un déversoir de 8 kilomètres conduirait les eaux, ainsi détournées, à la Briche, en Seine, grâce à une largeur de 13 m. au plafond et une pente kilométrique de $0^{m},85$, assurant l'écoulement d'au moins 500 mc. à la seconde — comme le bief qui précède.

Par cet appareil, l'élévation des eaux, dans une crue analogue à celle de 1910, serait diminuée de 2 m. 19 à Chalifert, 2 m. 77 à Neuilly-sur-Marne, 1 m. 54 à la Tournelle, 1 m. 49 au Pont Royal.

C'est cette importante artère qui, complétée par

quelques ouvrages, donnerait à la navigation parisienne la faculté, si ardemment souhaitée, de se livrer au transit de la Lorraine.

M. Drogue a eu, en effet, la pensée de lui donner les prolongements suivants. Un canal de 4 kilomètres, partant du Bourget, la relierait au canal de l'Ourcq, au bassin projeté de Pantin et aux bassins de la Villette. Un autre canal, long de 34 kilomètres, partant également du Bourget, se dirigerait vers Stains, Pierrefitte, Villetaneuse, Ormesson, Saint-Gratien, Sannois, Ermont, Pierrelaye, pour aboutir, par deux groupes de cinq écluses en descente, d'une part sur la Seine, à Conflans-Sainte-Honorine, d'autre part sur l'Oise, à 2 kilomètres environ en amont de Pontoise. Ces canaux seraient aménagés à deux voies et 3 m. 20 de tirant d'eau, chaque écluse étant agencée pour recevoir quatre bateaux [1].

Ils transformeraient complètement le port de la Villette en lui assurant les vastes ouvertures, accessibles à la grosse batellerie, qui lui font défaut : l'une vers Meaux et la Marne, les autres vers l'Oise et vers la Basse-Seine. Le port municipal recevrait les char-

1. En outre, de Annet à Meaux (22 kil.), les eaux de la Marne seraient exhaussées par un barrage, maintenues par des digues ; et le trajet serait réduit de 3 kilomètres, grâce à une petite dérivation qui couperait une boucle de la rivière. — Enfin ces travaux seraient complétés par un approfondissement de la Seine entre Suresnes et Bougival, de façon à éviter tout remous excessif au confluent de la dérivation et à préserver d'un débordement la presqu'île de Gennevilliers (coût : une trentaine de millions).

bons du Nord de façon directe et rapide, comme il importe à sa prospérité future. Car les péniches flamandes auraient, pour y parvenir, un trajet écourté de 30 kilomètres et surtout moins coûteux et plus aisé, la remonte de la Seine depuis Conflans étant évitée.

Par celle-là lui parviendrait le trafic de l'Est, à destination des ports maritimes de l'étranger. Meaux serait en effet tête d'une ligne de navigation Meaux-Paris-Rouen-Le Havre, infiniment meilleure que les voies fluviales actuelles, et plus courte de 48 kilomètres. Il suffirait de la joindre par un raccordement au chemin de fer de Nancy et Strasbourg, pour constituer, de l'Est à la mer, une route commerciale hors de pair. Un tarif de transit mixte y déterminerait aussitôt un fort mouvement de marchandises. Une grande gare d'eau serait aménagée à Meaux, où les chalands de mille tonnes troqueraient, avec les trains, charbons anglais contre minerais lorrains.

De même que, selon le vieil adage, « les ruisseaux vont à la rivière », les courants d'affaires tendent à se grossir des transports qui s'effectuent dans leur voisinage. Peu à peu des exportations et des importations allemandes, suisses emprunteraient la voie française. Ainsi le vœu séculaire des partisans de « Paris port de mer » serait exaucé, dans sa partie essentielle : l'organisation du transit de l'Est et de l'Europe centrale.

Est-il besoin de dire tout le profit que le port de Paris retirerait de semblable surcroît d'activité? La

grosse batellerie qui passerait sous ses murs lui verserait des péages d'un total important. Elle ferait escale dans ses bassins, pour s'alléger, soit à l'aller, soit au retour, d'une partie de sa cargaison : d'où des ressources nouvelles, des arrivages et des départs plus fréquents, des approvisionnements plus abondants, des prix réduits par cette concurrence même.

Et quelle impulsion, de telles possibilités de gain, offertes aux entreprises de trafic fluvial, ne donneraient-elles pas à la navigation séquanienne? Des compagnies nouvelles surgiraient. Les gros tonnages de mille et douze cents tonnes se multiplieraient. Les procédés mécaniques de traction, de déchargement, etc., se généraliseraient. L'exploitation perfectionnée du matériel flottant entraînerait celle des quais et bassins.

Le commerce international, la concurrence, les méthodes modernes finiraient ainsi par rénover ce vieux port de Paris, grandi au hasard, profondément désordonné et routinier : il se métamorphoserait peu à peu en un grand port intérieur, capable de rivaliser avec les mieux aménagés de l'étranger. Comme il se trouve au centre de tout notre réseau navigable, comme il retient la batellerie à son service, dans une aire de quatre cents kilomètres de rayon : c'est sur toute la marine française d'eau douce que s'exerceraient de bienfaisantes répercussions.

Mais comment dénombrer les conséquences di-

verses d'un si grand acte? Il rendrait aisée l'amélioration de la Marne, entre Meaux et Paris et son ouverture à la grande navigation. Par là c'est toute une banlieue, qui serait appelée à une vie nouvelle. Les communes du département de la Seine situées sur le bord de cette rivière ne comptaient en 1876 que 39 449 habitants; elles en possèdent 104 459 en 1906; celles du département de Seine-et-Oise qui leur font suite renfermaient 5 930 habitants en 1876, elles en abritent 14 410 en 1906. C'est au total une augmentation de 162 p. 100 en trente ans, dont la population riveraine de la Marne bénéficie dans le voisinage de Paris. Cependant avec son débit irrégulier, ses écluses étroites, ses canaux et leurs souterrains, cette rivière réserve toute sorte de difficultés à la batellerie! Du jour où les grosses charbonnières remonteraient son cours, les usines apparaîtraient sur ses berges, une vive activité économique s'y manifesterait.

M. Drogue indique un autre avantage de son projet: « Au point de vue militaire, il crée au nord de Paris un fossé de défense de premier ordre, fermant la trouée entre les forts de Vaujours et de Stains. »

Mais cette considération prime tout : le port de la Villette serait ouvert de toutes parts au trafic de l'eau; le transit de l'Est serait amené sur Paris : deux grands résultats seraient acquis, que l'on poursuit vainement depuis des générations. — En outre, but essentiel, la capitale serait mise à l'abri — comme de

toutes les petites crues, si gênantes — des plus terribles inondations [1].

Quel serait le coût de cet ensemble de travaux, dont l'étude et le plan font honneur à leur auteur, M. Drogue? Il est fort élevé : 210 millions [2].

Mais si la création de ce réseau suburbain était décidée, celle du canal de Soissons et la transformation du canal de l'Ourcq — leur rendement n'étant point comparable — seraient différées. Or le prix de revient de ces ouvrages est évalué à une centaine de millions, dont la ville de Paris et l'État s'apprêtent à fournir le montant.

De toute part, d'ailleurs, on réclame qu'une large part soit dévolue à l'initiative privée, dans l'exécution de nouvelles voies navigables. On la convierait utilement à se dépenser ici. Il se pourrait qu'une Compagnie veuille se constituer, pour mener à bien et exploiter un appareil destiné à une circulation commerciale si considérable [3].

1. M. Drogue évalue le tonnage du nouveau réseau de 6 à 7 millions de tonnes : 2 500 000 tonnes provenant de l'Oise; 2 000 000 de t. de Rouen; 1 000 000 de t. de la Marne; 1 million de tonnes de minerais étant envoyées par voie ferrée, par l'Est.

2. L'État et la Ville se partageraient la dépense. Le canal appartiendrait à l'État, ainsi les péages disparaîtraient une fois le capital souscrit par la ville amorti. Ils s'élèveraient à douze millimes par tonne kilométrique.

3. « Y aurait-il exagération à demander que le gouvernement français favorise chaque année l'emploi de deux cents millions pour l'achèvement de nos ports et de nos voies navigables, en garantissant leur remboursement et le paiement d'un intérêt minimum, sous forme d'annuités, inscrites au budget?

« C'est le procédé qu'emploient les États étrangers, pour

Les Objections. — Une sérieuse opposition s'est élevée contre ce projet, dont le ministre des Travaux Publics a parlé cependant en termes favorables [1]. Il est possible, d'après certains ingénieurs, de recourir à des moyens de défense contre les inondations moins dispendieux et aussi efficaces. Le plus simple serait de provoquer un abaissement du plan d'eau, en Seine, par la réfection des barrages. Les trois barrages les plus voisins de Paris, ceux du Port-à-l'Anglais en amont, Suresnes et Bezons en aval, ont des soubassements, élevés, au-dessus du lit du fleuve, de 2 m. 54 à 3 m. 46. Ils forment une barrière permanente, opposée à l'écoulement des eaux. Or il est possible de substituer à ces modèles semi-fixes de barrages à « fermettes », des dispositifs mobiles à pont supérieur et à grandes vannes équilibrées, n'apportant, si on les relève, aucun obstacle au courant. « La réfection des barrages de Port-à-l'Anglais, de Suresnes et de Bezons, déclare M. l'ingénieur en chef Nouailhac-Pioch, et confirme M. le sénateur Strauss [2], abaisserait le plan d'eau de 1 m. 80 à 2 mètres et ne coûterait que

diriger sur les travaux publics de leurs pays respectifs la majeure partie des capitaux français; il serait sage et habile de déterminer une partie de ces capitaux français à féconder le sol français qui les a produits, en leur assurant une rétribution de 4 p. 100, qui comprendrait l'intérêt et l'amortissement des sommes engagées. » Audiffred : *Proposition de loi relative à l'achèvement des ports et des voies navigables* (Sénat, séance du 2 avril 1909. Annexes).

1-2. Séance du Sénat du 15 nov. 1910.

10 millions. » L'effet de ces travaux serait accentué par celui des ouvrages prévus dans la traversée de Paris : élargissement du petit bras de la Cité, réfection des ponts, afin d'amoindrir leur coefficient d'obstruction, etc.

En outre, sur l'initiative de M. Louis Dausset et l'appréciation favorable de M. Diénert, ingénieur agronome, la municipalité de Paris fait expérimenter la méthode des puits absorbants, qui, répartis sur maints points d'amont et y utilisant le sol comme réservoir des eaux de pluie, lui paraissent propres à diminuer la violence des crues.

La valeur de ces moyens — et de quelques autres, tels que le reboisement ou la création d'immenses citernes dans le bassin supérieur du fleuve et de ses affluents — reste fort éloignée, toutefois, de l'évidence impérieuse. La Commission des Inondations les considère comme de simples palliatifs. Et il semble bien que son jugement soit le mieux fondé.

Au point de vue économique, on soutiendra que le raccordement avec le chemin de fer de l'Est peut se faire près de Paris, au lieu d'être rejeté à Meaux; ainsi au bassin projeté de Pantin, ou mieux à Charenton. Mais il paraît très difficile de trouver, à proximité de la capitale, un emplacement assez vaste, approprié à une gare, et un outillage de transbordement, d'un niveau qui permette la jonction aisée entre les deux voies, et surtout d'un accès également facile pour la grande navigation et pour les trains de marchandises. Il semble assez malaisé

d'éviter, dans le voisinage immédiat de la Seine ou de la Marne, l'intermédiaire du chemin de fer de ceinture, excessivement fâcheux à tous égards. Et puis l'intensité du mouvement des trains est telle, aux alentours de la capitale, que la Compagnie de l'Est hésiterait sans doute à l'accroître encore. Si elle s'est prudemment abstenue de se montrer favorable au projet dont nous parlons, elle n'a jamais manifesté, non plus, la moindre velléité de relier à Paris ses lignes aux voies navigables: malgré les demandes réitérées depuis maintes années du commerce fluvial.

Quant à un raccordement éloigné de la capitale, entre des voies existantes, il priverait la ligne nouvelle et le port de Paris d'un puissant concours mutuel. A Soissons, point le moins défavorable peut-être, il déterminerait un encombrement sur l'Oise, sillonnée déjà par des centaines de charbonnières. Sans doute il est question, comme nous l'avons vu, de relier cette ville à la Villette par un nouveau canal; mais les conditions de navigabilité y seraient insuffisantes, et le trajet serait trop allongé, pour que l'on pût y faire passer — et dériver sur Paris — le transit de l'Est.

Il semble bien, en définitive, que, malgré son grand coût, le projet Drogue présente une réelle supériorité: sécurité contre les inondations donnée à une métropole de près de trois millions d'habitants; nombreux et amples accès créés à son port; grande et lucrative jonction offerte à sa navigation. — Mais

il ne saurait évidemment être adopté, avant que de nombreuses et patientes études techniques aient déterminé, mesuré, les éléments d'activité de la ligne nouvelle, les réductions de prix qu'elle assurerait au transit et les répercussions économiques de ce courant commercial créé de toutes pièces. Sources du trafic probable, tarifs et frais accessoires, conséquence quant à la prospérité de la région du Nord et à l'avenir du port de Dunkerque : ces points et maints autres appellent de multiples précisions. Ce que l'on entend indiquer ici : c'est qu'il s'agit d'une question d'ordre national, où se trouvent engagés des intérêts régionaux et généraux considérables ; c'est qu'il importe de l'envisager avec la plus grande attention. Le projet Drogue doit faire, au plus tôt, l'objet d'une grande enquête publique [1].

1. Seul des projets en présence, il autorise le transbordement entre les chalands de 1 000 et 1 200 tonnes et le chemin de fer. Car les nouveaux bassins, dont le Conseil Municipal a approuvé la création, ne recevront pas la grosse batellerie de Basse-Seine s'ils ne sont desservis que par le Canal Saint-Denis (et l'Ourcq transformé.)

CHAPITRE XI

POURQUOI UN GRAND EFFORT EST NÉCESSAIRE

Rôle complexe du port de Paris. Son importance comparée. — L'extension des autres ports en France et à l'étranger. — Conclusion.

Le rôle du port de Paris n'apparaît point clairement à l'opinion publique, sans quoi elle soutiendrait avec plus de zèle les grandes mesures propres à assurer son avenir.

Les services qu'il rend à la capitale, quoique peu apparents, sont extrêmement étendus. C'est lui qui, par ses apports à bon marché de matériaux et de combustible, rend possible le développement des grosses industries parisiennes, celles qui entretiennent le personnel le plus nombreux et qui importent le plus à la vie populaire : la construction, le chauffage et l'éclairage, les entreprises électriques de transports en commun, etc. C'est lui qui complète l'approvisionnement de cette population de trois millions et demi

d'habitants (banlieue immédiate comprise) et qui en assure la régularité. Aux heures de disette, de crise, le ravitaillement lui incomberait.

Il n'est pas moins nécessaire à la prospérité de nos provinces les plus actives. Rouen et le Havre sont ses avant-ports, reçoivent et transbordent ses importations. Les bassins du Nord et du Pas-de-Calais envoient 2 600 000 tonnes de houille à Paris et à sa banlieue, la plus grosse partie par eau. C'est au port de la capitale que les exploitations calcaires et forestières de la Haute-Seine, de l'Ourcq, de l'Oise, de l'Yonne, de la Marne expédient leurs produits. De ces mêmes vallées lui parviennent des denrées agricoles et des objets manufacturés. Le bassin supérieur de la Loire tire grand profit des relations suivies, et fort anciennes, qu'il a avec lui, il lui cède ses minerais, ses matériaux, ses bois, ses grosses fabrications. L'Est alimente déjà, sur Paris, un trafic appréciable. Bien d'autres contrées, les Ardennes, la Bourgogne, etc., ont des obligations vis-à-vis de notre premier port intérieur.

Nous l'avons constaté : dans un rayon de quatre cents kilomètres, toutes les industries extractives, les centres de productions pondéreuses, les exploitations forestières, etc., sont tributaires du port de Paris. Sa double utilité, pour la capitale d'une part et pour la province d'autre part, est déjà soulignée, avec quelle justesse, dans les lettres patentes accordées par Henri IV pour le percement du canal de Briare : « De quoy, non seulement notre bonne ville de Paris tirera

la commodité d'avoir à bon compte toutes les marchandises de nos provinces d'Auvergne, Forest, Bourbonnois, Nivernois, Berry, et même de Lyon, Provence et Dauphiné, comme aussi des autres provinces par où ladite Loire passe jusqu'en Bretagne; mais lesdites provinces en recevront aussi une notable utilité, par le moyen de ce qu'elles tireront de notre dite ville de Paris, et spécialement de l'argent qui en sortira pour le prix desdites marchandises. »

Le port de Paris rend d'autres offices, qui, pour être occultes, n'en sont pas moins précieux. Il provoque, dans toute l'aire de son action, une diminution sensible du prix des transports par voie ferrée — diminution dont profitent également le commerce provincial et la capitale, où le cours de la vie est abaissé. Cette réduction est d'autant plus forte, que les lignes de navigation sont meilleures, et concurrencent mieux les voies ferrées. La Compagnie du Nord a fixé au minimum son tarif pour l'apport à Paris des houilles du bassin de Valenciennes. La Compagnie P.-L.-M. a établi des taxes légères de Marseille à Paris, pour les marchandises susceptibles de prendre, comme les vins d'Algérie, la route d'eau Gibraltar-Rouen. Sur tous les réseaux, les prix « s'abaissent aussitôt qu'on entre dans la région desservie par la Seine[1] ». Les céréales, vins, denrées alimentaires, fourrages, etc., affluent à la capitale, même par che-

1. Paul Léon, *Fleuves, canaux, chemins de fer.* 1903.

min de fer, à des prix modérés : parce qu'ils pourraient, comme par le passé, être chargés sur bateaux [1].

Ce rôle si complexe fait du port de Paris le premier de nos ports intérieurs, sans comparaison. Son mouvement de treize millions de tonnes est le triple de celui qu'atteint, en l'année la plus favorable, le second port fluvial de France, Rouen (4 300 000 t. en 1909).

Les places maritimes elles-mêmes, qui ont mission d'approvisionner le pays entier, n'ont qu'un trafic fort inférieur à celui de la capitale. La plus célèbre, Marseille, ne présente guère que la moitié du tonnage du port de Paris : 7 372 000 tonnes, en 1908. Et ce n'est que fort loin en arrière que se rangent Bordeaux (3 853 000 tonnes), le Havre (3 643 000 tonnes) et Dunkerque (3 200 000 tonnes) [2].

Sans doute, objectent quelques économistes. Mais le chiffre du tonnage parisien est fallacieux; car il est enflé par l'énorme poids d'une masse de maté-

1. « De Saint-Étienne à Roanne (concurrence possible du canal) pour 79 kilomètres, le prix de transport des houilles sur le P.-L.-M. est de 4 fr. 70, soit 5 cent. 94 par tonne kilométrique; et de Saint-Étienne à Givors, pour 38 kilomètres seulement, le prix est de 2 fr. 95, soit 7 cent. 76 par tonne kilométrique (même compagnie et même ligne sans transbordement).

« La Compagnie du Nord transporte la houille à 0 fr. 027 le kilomètre pour concurrencer la voie d'eau. On voit le gain qui en résulte pour le commerce, l'industrie, l'agriculture. » M. Richard, *Information* du 17 novembre 1910.

2. *Tableau général du commerce et de la navigation* publié par la Direction énérale des douanes, 2e vol., année 1908.

riaux sans valeur, sable, cailloux, déblais, charbons même, etc.

C'est une appréciation par trop sommaire. Si l'on défalque des treize millions de tonnes passant au port de la capitale les matériaux de construction et les houilles, — qui figurent pour une grande part dans les arrivages des villes maritimes, — il reste environ 3 millions de tonnes de marchandises diverses, déchargées, chargées ou transitant à Paris. C'est l'analogue, en poids et en valeur, du trafic de Dunkerque, le Havre, etc.

Seule, Marseille, qui le cède en tonnage, l'emporterait en valeur : l'on peut en conclure que nos deux grands ports, intérieur et maritime, s'équivalent.

Pour trouver des ports qui priment nettement celui de la région parisienne, force est de traverser la frontière. Parmi les places maritimes, Londres, Liverpool, Anvers, Rotterdam atteignent à un trafic comparable en poids, supérieur en valeur à celui de Paris. Hambourg défie toute compétition avec ses 20 à 25 000 000 de tonnes annuelles. Par ces métropoles s'accomplit, il est vrai, le commerce extérieur des plus puissants États industriels.

Les ports intérieurs, dont le rayon d'action est plus limité, le rôle plus spécialisé, ne peuvent être équitablement confrontés qu'entre eux. En Allemagne, le groupe de Rührort-Duisbourg (qui comprend les annexes de Hochfeld et Rheinhausen au sud, Homberg et Alsum au nord), est le principal centre de la batellerie. Il distribue les houilles de la Rühr aux

provinces rhénanes et aux Pays-Bas, et il reçoit les minerais, céréales, bois nécessaires aux usines et à la population ouvrière de Westphalie. Son tonnage excède 15 000 000 de tonnes.

Ce sont là des ports modèles, dont l'organisation et l'outillage sont justement réputés; Paris ne rivalise point, à armes égales, avec eux.

C'est pourquoi il est indispensable que les pouvoirs publics accordent au port de Paris les moyens de se développer. Une étroite parcimonie est ici néfaste, car elle met obstacle à la création de courants commerciaux infiniment avantageux.

A l'étranger, on consent largement les dépenses nécessaires à l'extension des ouvrages maritimes et fluviaux. « Depuis 1879, écrit M. Hersent, le grand constructeur de bassins et de quais, Anvers a reçu pour son port 222 millions de francs, et le projet actuel d'agrandissement en cours d'exécution atteindra 200 autres millions.

« Les dépenses effectuées à Brême, Bremerhaven et Hambourg depuis 1880, y compris les projets en cours de réalisation, s'élèvent à 600 millions de francs.

« Le Brésil dépense une pareille somme de 600 millions pour ses grands ports.

« L'Argentine fait un effort non moins grand : 100 millions pour Rosario en sept ans, 209 millions pour Buenos-Ayres depuis 1885 et, en ce moment, on va dépenser de nouveau 250 millions pour agrandir ce port.

« L'Angleterre elle-même, que tout le monde croit définitivement organisée à ce point de vue, subit la nécessité commune ; ses ports sont en transformation constante et, pour ne citer qu'un chiffre, les vingt principaux ports du Royaume-Uni ont reçu à eux seuls, depuis quarante ans, environ *2 milliards et demi* pour leurs améliorations. »

Le gouvernement français a compris la nécessité de ne point laisser, en présence de tels concurrents, nos grandes places maritimes dans un état par trop arriéré. Il semble disposé à leur accorder un régime autonome, dans le but avoué de faciliter et de hâter leurs travaux d'extension. Il leur a alloué de larges subventions. « La loi du 11 février 1909, écrit M. Charles Chaumet, a affecté sur les fonds du budget de l'État 48 500 000 fr. pour le Havre et la Basse-Seine ; celle du 27 janvier 1909, 16 millions pour Marseille ; celle du 3 février 1910, 7 212 000 fr. pour Dunkerque...

« L'enquête vient d'être ouverte sur un vaste programme de travaux à exécuter à Bordeaux, dont la dépense immédiate à la charge du Trésor ne sera pas inférieure à 41 500 000 francs.

« Enfin, on étudie un important programme pour Nantes. »

Les ports intérieurs seraient-ils seuls privés de cette sollicitude ? Nullement. Les Chambres ont approuvé, en 1910, l'acquisition de terrains, situés sur la rive droite de la Seine, à Rouen, en vue de l'agrandissement des installations fluviales. Elles ont mis

à la charge de l'État la moitié de la dépense, soit 2 250 000 fr. La Compagnie du Nord, de son côté, a assumé les frais d'établissement, sur ce domaine, d'un faisceau de rails de manœuvres destiné à faciliter l'exploitation des voies ferrées des quais. La construction de bassins est à l'étude, pour laquelle le concours financier de l'État est également acquis.

Or qu'a-t-on fait pour le port de Paris, depuis une vingtaine d'années? Sans doute l'unification des voies navigables prescrite en 1879 a été achevée. Mais cette grande mesure concernait l'ensemble des ports intérieurs; et elle n'a point été suivie, dans la capitale, d'une extension des installations du trafic de l'eau. Rien d'important n'y a été accompli. L'État a transformé quelques ports de tirage en ports droits, en demandant le concours de la ville... et celui de l'Exposition de 1900 ! Le port municipal est resté tel quel (sauf un approfondissement), de même superficie qu'il y a près d'un siècle, moins bien outillé que ne le prévoyait son fondateur, le Premier Consul : puisque le canal de Soissons, qui fut à diverses reprises sur le point d'être creusé, n'a jamais été exécuté. Aussi le trafic ne peut-il, depuis longtemps, s'y développer.

Voici une dizaine d'années, il est vrai, qu'a été dressé un plan d'agrandissement : l'ouverture de deux nouveaux bassins. Il est toujours à l'étude, et nul ne peut prévoir quand il sera — enfin ! — réalisé. Le commerce réclame unanimement la jonction des

voies d'eau aux voies ferrées : cette grande question est toujours en suspens !

La cause de cette inertie ? C'est, nous l'avons constaté, un appareil administratif alourdi, désorganisé par le temps, et propre maintenant à produire le désordre et l'irresponsabilité. C'est l'absence d'un interprète, d'un défenseur autorisé des besoins du port.

La première réforme, la plus urgente, est, comme au début du siècle dernier, une réorganisation, une restauration administrative. Il faut au plus tôt rétablir l'unité de direction, renforcée par des prérogatives suffisantes. Le plus simple serait, à cet égard, d'appliquer au port de la capitale le régime conçu pour les places maritimes.

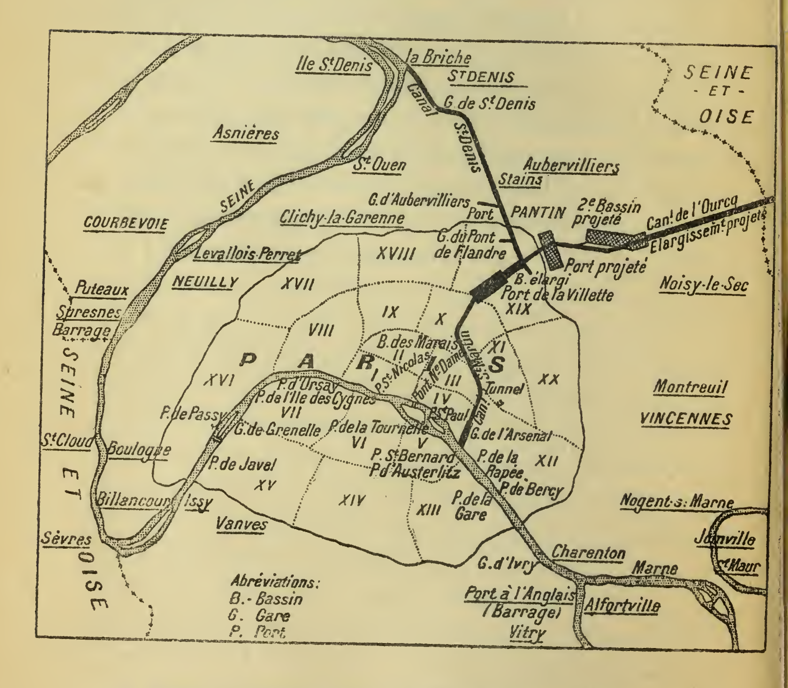
Cette direction responsable s'attachera à pourvoir aux exigences criantes de la situation : créer ces raccordements, grâce auxquels le trafic pourra atteindre des régions lointaines et s'annexer en quelque sorte des éléments nouveaux ; édifier ces bassins, qui rendront possible un plus grand afflux de charbonnières et d'autres péniches à la Villette ; établir un outillage qui rende la manutention plus rapide et les expéditions plus nombreuses. Elle étudiera et peut-être réalisera ce projet d'une grande artère Meaux-Paris, avec prolongements sur la Basse-Seine et l'Oise, qui ferait du port municipal, jusqu'ici fermé, un port ouvert, et qui doterait la navigation séquanienne de l'objet de ses vœux séculaires ; le transit de l'Est, puis de l'Europe centrale.

Ce programme est moins audacieux que ne l'était, au début du siècle dernier, celui que conçut le Premier Consul — comportant tous deux une restauration administrative, et la création de vastes installations. Au lendemain de la Révolution, où tout était détruit, il s'agissait presque de créer le port de Paris. Il convient maintenant d'en faire un grand port moderne.

Puisse un homme d'action, un ministre aimant la capitale et soucieux des intérêts économiques de la France, se vouer à cette tâche. Par là il mettra le port de Paris en mesure de remplir son rôle traditionnel de pourvoyeur de la métropole. Il lui procurera le plus bel avenir, en même temps qu'à l'immense cité elle-même : leurs destinées ne sont-elles pas liées depuis leurs origines les plus lointaines !

CROQUIS DU PORT DE PARIS

ET DE L'AGRANDISSEMENT PROJETÉ



1. Pour la carte des voies navigables du bassin de la Seine, cf. la *Carte itinéraire des voies navigables de la France*, d'après le *Guide officiel de la navigation intérieure* (E. Bernard, éditeur).

TABLEAU DES ARRIVAGES[1]

ANNÉES	NOMBRE de		TONNAGE des marchandises
	BATEAUX	TRAINS	Milliers de tonnes de 1000 k.
an VII, moyenne :	9.600	8.000	519 (tonnage des trains exclu).
1818 à 1820, moyenne :	11.000 à 13.000	?	?
1821.	11.034	4.375	
1823.	?	?	1.380
1824.	15.276	6.304	1.266
1825.	16.143	6.881	?
1830.	?	?	1.418

1. Au port de Paris *intra* et *extra muros*, c'est-à-dire :

Marne : Rive droite: ports de Nogent, Charenton (canal St-Maurice). Rive gauche : port de Joinville.

Haute-Seine : Rive droite : ports de Choisy-le-Roi, Alfortville, Charenton (Les Carrières et les Magasins Généraux). Rive gauche : ports de Choisy-le-Roi, Vitry (Port-à-l'Anglais), Ivry.

Basse-Seine : Rive droite : ports de Boulogne (et Billancourt), Levallois, Clichy, Saint-Ouen, Saint-Denis, Épinay (La Briche). Rive gauche : ports d'Issy, Bas-Meudon, Sèvres, Saint-Cloud, Suresnes, Puteaux, Courbevoie, Asnières, île Saint-Denis.

Canal Saint-Denis : Ports de Stains, Aubervilliers, Saint-Denis.

Canal de l'Ourcq, Pantin.

Ports fluviaux, ports des bassins et canaux compris dans l'enceinte de Paris.

(Chiffres de l'Inspection de la navigation, reconstitués d'après ses archives et d'après ses statistiques publiées — sauf pour l'an VII.)

TABLEAU DES ARRIVAGES (*suite*).

ANNÉES	NOMBRE de		TONNAGE des marchandises (Milliers de tonnes de 1000 k.)
	BATEAUX	TRAINS	
1837.	12.600	550	1.418
1840.	13.430	?	2.020
1843.	?	?	2.177
1844.	?	?	1.736
1845.	19.122	4.179	1.930
1846.	20.400	3.878	1.955
1847.	20.541	3.738	2.111
1848.	14.648	1.685	1.367
1849.	?	»	»
1850.	18.297	2.663	1.739
1851.	17.386	2.441	1.727
1852.	18.975	2.652	1.913
1853.	20.422	3.265	2.192
1854.	21.887	3.152	2.235
1855.	21.225	3.856	2.288
1856.	21.826	3.933	2.502
1857.	24.886	4.240	2.533
1858.	26.368	3.841	2.239
1859.	31.496	4.190	2.604
1860.	»	»	»
1861.	30.245	3.932	2.868
1862.	30.255	2.896	3.264
1863.	»	»	3.314
1864.	28.117	2.563	3.206
1865.	26.759	2.858	2.968
1866.	29.891	2.616	3.496
1867.	29.278	2.030	3.669
1868.	29·959	2.381	3.685

TABLEAU DES ARRIVAGES (*suite*).

ANNÉES	NOMBRE de		TONNAGE des marchandises
	BATEAUX	TRAINS	(Milliers de tonnes de 1000 k.)
1869.	30.387	2.002	3.675
1870.	17.151	1.145	2.089
1871.	13.528	2.258	1.676
1872.	19.623	1.562	2.505
1873.	21.403	1.415	2.869
1874.	21.367	1.045	2.835
1875.	23.397	965	3.258
1876.	22.810	673	3.327
1877.	26.374	590	3.788
1878.	25.457	496	3.830
1879.	27.661	751	4.090
1880.	29.726	742	4.469
1881.	33.057	676	4.483
1882.	34.635	536	5.031
1883.	32.409	840	5.011
1884.	30.136	479	5.058
1885.	27.076	222	4.564
1886.	29.229	337	5.208
1887.	31.003	297	5.395
1888.	32.838	251	5.567
1889.	32.454	153	5.488
1890.	33.352	150	5.599
1891.	35.225	168	6.002
1892.	34.775	231	5.976
1893.	33.697	149	6.054
1894.	36.124	89	6.379
1895.	41.797	72	6.544
1896.	39.851	78	6.774

TABLEAU DES ARRIVAGES (*suite*).

ANNÉES	NOMBRE de		TONNAGE des marchandises (Milliers de tonnes de 1000 k.)
	BATEAUX	TRAINS	
1897.	37.502	95	7.117
1898.	39.225	62	7.712
1899.	40.071	84	8.269
1900.	26.067	78	7.567
1901.	34.550	46	7.041
1902.	36.160	56	7.430
1903.	38.732	46	8.053
1904.	36.761	34	7.695
1905.	38.578	28	8.015
1906.	38.564	19	8.621
1907.	39.948	10	8.840
1908.	38.206	24	8.491
1909.	44.416	19	9.160

MOUVEMENT DU PORT DE PARIS [1]

DANS LES SIX DERNIÈRES ANNÉES.

ANNÉES	DÉCHARGEMENTS	CHARGEMENTS	TOTAL
1904. . . .	7.695	3.155	10.850
1905. . . .	8.015	3.695	11.710
1906. . . .	8.621	3.837	12.458
1907. . . .	8.840	3.892	12.732
1908. . . .	8.491	3.371	11.863
1909. . . .	9.160	3.811	12.971

1. *Largo sensu.* Chiffres de l'Inspection de la navigation, exprimés en milliers de tonnes.

TRAFIC DU PORT DE PARIS

STRICTO SENSU[1]

de 1904 à 1909.

ANNÉES	BATEAUX chargés.	POIDS TOTAL des chargements.	ARRIVAGES	EXPÉDITIONS	TRANSIT	TRAFIC local
1904. .	49.235	10.030	5.689	2.429	1.465	454
1905. .	50.192	10.202	5.763	2.507	1.504	426
1906. .	50.904	10.525	6.273	2.490	1.390	371
1907. .	50.109	10.845	6.310	2.232	1.793	398
1908. .	47.519	10.529	6.297	2.264	1.620	345
1909. .	48.741	10.940	6.197	2.556	1.809	367

1. Chiffres de la *Statistique de la navigation intérieure*, exprimés en milliers de tonnes.

SOURCES[1]

1° État et travaux du Port

Documents. — De 1789 à 1815 : *A. S. Domaine Cartons 38 et 39.* — Premier Empire. *A. N.* F^{14} *liasse 1271* et F^{13} *liasse 715.*

Depuis 1815 : A. E. *Registres des Délibérations de la Compagnie du Canal Saint-Denis* (1818-1876). — *Papiers de la Compagnie du Canal Saint-Denis* 150 cartons. — *Registres des Délibérations de la Compagnie du Canal Saint-Martin* (1831-1861). — *A. S. Série* O^3 *Compagnie du Canal Saint-Martin, 12 cartons.*

A. S. Collection Lazare, art. *Commerce* : différents projets de canaux parisiens. — *Registres de correspondance* de l'Inspection de la navigation de l'an VIII à nos jours, la plupart sans table, ni pagination; conservés à l'Inspection. — *A. S. Papiers Lazare,*

1. Les sources *essentielles* sont seules indiquées ici; pour la période contemporaine, elles résident surtout dans l'enquête personnelle. — Abréviations : A. N. : Archives Nationales; A. S. : Archives de la Seine, A. E. : Archives du service municipal des Eaux; A. I. : Archives de l'inspection de la navigation; B. L. : Bibliothèque Lepeletier de Saint-Fargeau; B. N. : Bibliothèque nationale. Broch : Brochure.

carton 50. Dossier « la Seine » : extraits du *Moniteur* de l'an IX à 1815 et de 1830 à 1870.

Délibérations et rapports du Conseil municipal (notamment rapport Vauthier sur le rachat des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis), 19 mai 1875. L. Paris, *Rapport sur le prolongement et l'élargissement du Canal de l'Ourcq,* présenté au Conseil municipal de Paris, 16 mars 1910, broch.

Travaux de la Chambre de commerce de Paris.

Recueil de pièces relatives aux canaux de la ville de Paris (1880, 2 vol. in-8°).

Mémoires. — Patte. *Observations sur le mauvais état du lit de la Seine à travers Paris,* broch. B. L. série V, n° 6557, in-4°. — E. M. Gauthey, *Projet de dérivation jusqu'à Paris des rivières de l'Ourcq, Therouenne et Beuvronne* (1803). — Girard, *Mémoires sur le canal de l'Ourcq,* 1831, 2 vol. avec atlas. — *Rapport d'une commission spéciale d'Ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq,* 1819. — J.-B. Say, *Des canaux de navigation dans l'état actuel de la France,* 1818 (opuscule sur le port de la Villette). — Baron Ernouf, *Latour du Moulin, créateur du touage à vapeur,* 1877; contient un important rapport de l'Inspecteur de la navigation sur le port en 1841. — Sommier, *Mémoires sur les canaux de l'Ourcq et de Saint-Martin et sur le bassin de la Villette,* 1841, broch. — Marie, *De la suppression du canal Saint-Martin,* 1859, broch. — Jagerschmidt, *Mémoire au Conseil d'État pour la ville de Paris contre la compagnie du canal Saint-Martin,* 1860. — Belgrand, *Les travaux souterrains de Paris, t. IV. Les Eaux nouvelles,* 1882. — Humblot, *Les canaux de Paris à la fin de 1884* (1885), broch. — Bechmann, *Notice sur l'avant-projet des travaux de transformation et prolongement du canal de l'Ourcq et de création de*

deux bassins à la Villette, 1903, broch. — Maurice Bellecroix, *Le Port de Paris* dans la *Revue de la Ligue Maritime*, nov. 1908.

2° Statistiques du Port.

Recherches statistiques sur la ville de Paris et le département de la Seine, tableaux détaillés pour les années 1819-21 au volume II (1824) et pour les années 1824-26 au volume III (1829). — A. I. *Registres de Correspondance de l'Inspection de la navigation.* — A. I. *Tableau des arrivages par marchandises principales de 1845 à 1889* (imprimé). — *Annuaire statistique de la ville de Paris*, depuis 1880. — *Relevé général du tonnage des marchandises* sur les cours d'eau, publié depuis 1847 par la direction des Contributions Indirectes et depuis 1881 par le Ministère des Travaux publics *(Statistique de la navigation intérieure)*, n'insère que depuis 1889 des tableaux relatifs au port de Paris. — *Statistique de l'Industrie Minérale* publiée par le Ministère des Travaux Publics. — Cf. aussi les Documents publiés par le Comité central des Houillères de France.

3° La police du Port.

Étienne Boileau, *Le Livre des métiers* (vers 1268) publié en 1886 par Lespinasse et Bonnardot, relate quelques règles sur le trafic par eau. — Delamare, *Traité de la police*, 1723, quatre volumes. — Recueils des anciennes ordonnances. — *Collection officielle des ordonnances de police*, de 1800 à 1880, quatre volumes. — L. Courcelle, *Répertoire de police administrative et judiciaire*, 1886, t. I, art. *Navigation.*

Mémoire pour les marchands et voituriers par eau fréquentant le canal Saint-Martin, contre MM. les

chefs de ponts de Paris, vers 1835, B. L. 6001, in-4°. — Même affaire, *A. S. Série O³, canal Saint-Martin, carton 5, pièces diverses.*

4° Navigation du bassin de Paris.

Documents. — De 1709 à 1815, *A. N. Bibliothèque administrative. Travaux publics*, carton *AD XIII*/ 15. — Depuis 1815, *idem, carton AD XIII*/16.

Débats parlementaires : *Réimpression de l'Ancien Moniteur*, IV-559; VI-174, 341; IX-177, canal Brullée — Débats relatifs aux lois des 19 juillet 1837 et 31 mai 1846 (travaux en Seine); 6 avril 1878 et 21 juillet 1880 (mouillage de 3 m. 20 en Basse-Seine).

Rapport au Roi sur la navigation intérieure de la France, 1820. — *Rapport à l'Empereur* sur l'état de la navigation, *Moniteur* du 27 février 1860. — Krantz, Rapport sur la situation des voies navigables dans le bassin de la Seine. *Assemblée nationale, session de 1872, impressions, t. XVII*, n° *1402.* — Programme de Travaux publics de M. Baudin, ministre. Rapport général de M. Aimond, 5 juillet 1901, *Chambre des Députés, 7e législature, 1901, Impressions, vol. 44, n° 2599.* — Rapport Lhopiteau sur la Seine (n° 2748) et sur l'Ourcq (n° 2744).

Ministère des Travaux publics : *Statistique de la navigation intérieure. Dépenses de premier établissement et d'entretien concernant les fleuves, rivières, canaux. Documents historiques et statistiques*, 1898. — Du même, *Atlas des voies navigables de la France*, 2e série, 4e fasc., *Traversée de Paris*, 5e fasc., *Seine de Paris à la mer* 1899. — Du même, *Recensement de la batellerie* (1896).

Du même, *Guide officiel de la Navigation intérieure avec une carte itinéraire des voies navigables de la*

France. 6e édition, 1903 (recueil de renseignements nombreux et précis).

Mémoires. — De la Lande, *Des canaux de navigation et spécialement du canal de Languedoc*, 1768, chap. XI et XVI. — Dutens, *Histoire de la navigation intérieure de la France*, I-20 et II-44, 198, 219. — Dupin, *Notice sur le canal de Soissons*, 1833. — Comte Pillet Will, *De la dépense et du produit des canaux et des chemins de fer*, 1837. — Aulagnier, *Études pratiques sur la navigation du centre, de l'est et du nord de la France*, 1841. — Ch. Collignon, *Du concours des canaux et des chemins de fer et de l'achèvement du canal de la Marne au Rhin* (avril 1845). — Grangez, *Précis historique et statistique des voies navigables en France*, 1855 (mentionne les travaux du port, vers 1845). — H. Lalou, *Manuel réglementaire et pratique de la navigation intérieure*, 1858, p. VIII (relate la crise du port.) — E. Flachat, *La batellerie, les charbonnages français et les chemins de fer*, 1858. — Krantz, *Note sur l'amélioration de la navigation de la Seine entre Paris et Rouen* (1871) — Finet, *De l'exploitation des canaux et voies navigables*, 1878, Bruxelles, chap. final. — Chambre syndicale de la Marine, *La batellerie et le projet de création de chambres régionales de navigation intérieure*, 1891. — Carro, *Les chemins de fer et la navigation intérieure*, 1893. — Paul Léon, *Fleuves, canaux, chemins de fer*, 1903. — Paul de Rousiers, *Les grands Ports de France*, 1909. — G. Lemarchand, *Notice sur la Basse-Seine*, présentée au Conseil municipal, 11 septembre 1910.

Ch. Nodier, *Les bords de la Seine*, 1836. — Saint-Juirs, *La Seine à travers Paris*, 1890. — Louis Barron, *La Seine*, s. d., récent.

Martin, *Étude historique et statistique sur les moyens de transport dans Paris*, 1894. — Labrousse, *Traité du louage*, 1866.

5° Commerce par eau.

§ 1. — Bruguière, *Moyens d'approvisionnement pour la commune de Paris*, an III, brochure. — Benoiston de Châteauneuf, *Recherches sur les consommations de la ville de Paris*, 1820. — *Pétition des délégués du commerce des bois de chauffage pour l'approvisionnement de Paris*, 1828, A. S. série O³ canal Saint-Martin, carton 2. — Dalmbert, *Mémoire concernant les approvisionnements de Paris*, 1830, B. N. LK⁷ 6656. — *Exposé de la situation du commerce, et de l'industrie soumis au roi par le ministre du commerce*, 1832. — Chambre de commerce, *Statistique de l'industrie à Paris*, 1851. — Dewinck, *Paris depuis un demi-siècle au point de vue commercial et industriel*, 1874, brochure. — Husson, *Les consommations de Paris*, 1875.

Ouvrages sur le commerce et l'industrie française de Blanc de Volx, 1803. — Chaptal, 1819. — Ch. Dupin, 1827. — Berryer 1829. — Périgot, 1834, etc.

Études de M. Yves Guyot dans les *Notes sur Paris*, de la Société de Statistique de Paris (1909); de M. E. Letourneur dans le *Journal des Économistes*, notamment 15 oct. 1909 ; de M. Édouard Payen, dans *l'Économiste français*, etc., etc.

§ 2. — Entrepôts réels *A. N. F¹³ liasse 882* (sels et cotons). — *A. S. série O³, canal Saint-Martin, carton 9*, mémoires, articles, pièces relatifs à la question sous la Restauration. — *A. S. arrondissements de Paris, carton 305*, entrepôt de l'île des Cygnes. — *A. S. série O³, canal Saint-Martin, carton 11*, entrepôt des Marais. — *A. S. collection Lazare, volume 42*, art. *Entrepôt*.

Rodet, *Du Commerce extérieur et de la question d'un entrepôt à Paris*, 1825. — Du même, *Études sur l'en-*

trepôt de Douane à Paris, 1832. — Vuigner, *Docks-entrepôts de la Villette*, 1861, deux volumes.

6° Paris port de mer.

Les documents les plus importants sont ceux relatifs au projet de 1825-1830, c'est-à-dire :

Paris port de mer et gare de Saint-Ouen, Documents authentiques, 1828. — *Canal maritime de la Seine, Tarifs et produits du canal et des ports, bassins, magasins et entrepôts de Paris, Rouen et autres villes de la vallée de la Seine*, 1826. — *Canal maritime de la Seine, Rapports de la Commission des négociants et vérification du travail présenté par les soumissionnaires sur les taxes et produits du canal*, 1827. — *Canal maritime de la Seine. Rapport de la commission des canaux sur les projets présentés par la Compagnie soumissionnaire*, 1828. — *Canal maritime de la Seine, Rapport de la Commission des Ingénieurs des Ponts et Chaussées sur les plans et projets présentés par les soumissionnaires en vertu de l'ordonnance royale du 16 février 1825*, 1828. — *Mémoire sur le projet d'un canal de Paris au Rhin, 1825*, B. L. Réc. 4° série VI.

D'Erbigny, *Paris port de mer*, 1826. — Stéphane Flachat, *Du canal maritime de Rouen à Paris et des perfectionnements de la navigation intérieure*, 1829. — Dupont Boisjouvin, *Observations sur Paris port de mer et sur la navigation de la Seine*, 1827. — Baron Ch. Dupin, *Forces productives et commerciales de la France*, 1827, deux volumes, t. II, page 281.

Paris port de mer, Canal maritime de Dieppe à Paris, proposé par Sabattié, 1862.

Pour les autres projets, cf. l'ouvrage bien connu de Bouquet de la Grye, *Paris port de mer*, 1892, et la Bibliographie qu'il donne.

Cf. aussi *Chambre des députés, 7e législature, 1901.*

Impressions, volume 53, n° 2780, Rapport de M. Ch. Bos et pièces jointes; — Hennebert, *Paris, port militaire*, 1895, brochure.

Sur la polémique reprise en dernier lieu, cf. les articles de MM. Jules Siegfried et P. Germain dans *le Temps* des 16 et 20 décembre 1910.

7° Inondations.

Maurice Champion, *Les Inondations en France depuis le VI*e *siècle jusqu'à nos jours*, 1858-1864, six vol. in-8°, t. I et II, *Bassin de la Seine* (indique les multiples ouvrages et mémoires parus sur les inondations antérieures à 1860 . — E. Belgrand et G. Lemoine, *Étude sur le régime des eaux du bassin de la Seine pendant les crues du mois de septembre 1866*, 1868, in-8°, A. Uhry. — *La crue de janvier 1677 à Paris. Annales de Géographie*, 15 juillet 1910. — L'inondation de 1910 a été l'objet de nombreux articles et plaquettes; mais le recueil essentiel de documents est le suivant: Ministère de l'Intérieur et des Cultes, Commission des Inondations, *Rapports et Documents divers* (1910). — Sur la discussion de ces Documents, cf. Lemarchand, *Rapport au Conseil municipal*, novembre 1910. — *Revue de la batellerie*, mai à sept. 1910. — *Procès verbal de la séance du Sénat* du 15 nov. 1910. — Cf. aussi les études de M. P. Dupuy dans la *Revue de Paris* (1-15 mars 1910), et un résumé de l'ensemble de la question paru dans la *Revue des Sciences Politiques*, janvier 1911 (F. Maury), etc.

8° Renseignements généraux.

§ 1. — Cf. *Plans, guides, dictionnaires, histoires par périodes* relatifs à la ville de Paris, B. N. et B. L. — Pour le premier Empire, nombreux renseignements

dans la *Correspondance de Napoléon Ier*, publiée par ordre de Napoléon III (29 volumes), et L. Passy, *Frochot, préfet de la Seine*, 1874; détails sur la création de l'entrepôt des vins, page 415.

§ 2. — Des Cilleuls, *Histoire de l'administration de Paris au dix-neuvième siècle, t. I, 1800 à 1830*, 1900, détails sur les entrepôts, p. 132 et suivantes. — G. Cadoux, *Les finances de la ville de Paris de 1798 à 1900*, 1900. — Martin Saint-Léon, *Résumé statistique des dépenses de Paris, de 1797 à 1840* (1843), *de 1841 à 1850* (1855). — Saint-Julien et Bienaymé, *Histoire des droits d'entrée et d'octroi à Paris*, 1877. — Pontich, *Administration de la ville de Paris*, 1884,

§ 3. — *Registres des délibérations du bureau de la ville de Paris*, depuis 1499, publiés en 1893 et s. — François de Belleforest, l'*Ancienne et grande cité de Paris*, seizième siècle, publié en 1882. — H. Sauval, *Histoire et recherches des antiquités de Paris*, 1725, 3 volumes. — Félibien et Lobineau, *Histoire de la ville de Paris*, 1725, 5 volumes. — Dulaure, *Histoire de Paris et de ses monuments*, éd. 1846. — Th. Lavallée, *Histoire de Paris*, 1852, 2e partie, page 219. — Félix et Louis Lazare, *Dictionnaire administratif et historique des rues de Paris et de ses monuments*, éd. 1855. — Maxime du Camp, *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie*, 1876, 6 volumes. — Bournon, *Paris*, 1888.

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE II

LA RESTAURATION ET LE DÉVELOPPEMENT DU PORT DE PARIS DE 1800 A 1845

CHAPITRE III

LA SPÉCIALISATION DU PORT DE PARIS SON ROLE MODERNE (1845-1900)

CHAPITRE IV

LA NAVIGATION SUR PARIS

CHAPITRE V

LES AMÉNAGEMENTS DU PORT DE PARIS

CHAPITRE VI

L'ADMINISTRATION DU PORT DE PARIS L'UNIFICATION ET L'AUTONOMIE NÉCESSAIRES

CHAPITRE VII

LE COMMERCE PAR EAU SON ROLE DANS L'ÉCONOMIE DE LA CAPITALE

CHAPITRE VIII

L'AVENIR DU PORT DE PARIS LA CRÉATION DE LIGNES MIXTES. — LE TRANSIT DE L'EUROPE CENTRALE

CHAPITRE IX

POURQUOI UN GRAND EFFORT EST NÉCESSAIRE

Paris. — Typ. Ph. Renouard, 19, rue des Saints-Pères. — 2898.

LIBRAIRIE FÉLIX ALCAN

MAISONS FÉLIX ALCAN ET GUILLAUMIN RÉUNIES

EXTRAIT DU CATALOGUE

SCIENCES — MÉDECINE — HISTOIRE — PHILOSOPHIE
ECONOMIE POLITIQUE — STATISTIQUE — FINANCES

TABLE DES MATIÈRES

PARIS

108, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 108 (6e)

JANVIER 1911

BIBLIOTHÈQUE SCIENTIFIQUE INTERNATIONALE

Volumes in-8, cartonnés à l'anglaise.

Derniers volumes publiés :

CUÉNOT (L.). **La genèse des espèces animales,** illustré. 12 fr.
LE DANTEC (Félix). **La stabilité de la vie.** 6 fr.
ROUBINOVITCH (Dr J.). **Aliénés et anormaux,** illustré. 6 fr.

Précédemment parus :

Sauf indication spéciale, tous ces volumes se vendent **6** *francs.*

ANGOT. **Les aurores polaires,** illustré.
ARLOING. **Les virus,** illustré.
BAGEHOT. **Lois scientifiques du développement des nations,** 7e édition.
BAIN (Alex.). **L'esprit et le corps,** 6e édition.
— **La science de l'éducation,** 11e édition.
BENEDEN (Van). **Les commensaux et les parasites dans le règne animal,** 4e édition, illustré.
BERNSTEIN. **Les sens,** 5e édition, illustré.
BERTHELOT, de l'Institut. **La synthèse chimique,** 10e éd.
— **La révolution chimique, Lavoisier,** ill., 2e édition.
BINET. **Les altérations de la personnalité,** 2e édition.
BINET et FÉRÉ. **Le magnétisme animal,** 5e éd., illustré.
BLASERNA et HELMHOLTZ. **Le son et la musique,** 5e éd.
BOURDEAU (L.). **Histoire du vêtement et de la parure.**
BRUNACHE. **Au centre de l'Afrique; autour du Tchad,** ill.
CANDOLLE (A. de). **Origine des plantes cultivées,** 4e édit.
CARTAILHAC. **La France préhistorique,** 2e éd., illustré.
CHARLTON BASTIAN. **Le cerveau et la pensée,** 2e éd., 2 vol. illustrés.
— **L'évolution de la vie,** avec figures dans le texte et 12 planches hors texte.
COLAJANNI. **Latins et Anglo-Saxons.** 9 fr.
CONSTANTIN (Cne). **Le rôle sociologique de la guerre et le sentiment national.**
COOKE et BERKELEY. **Les champignons,** 4e éd., illustré.
COSTANTIN (J.). **Les végétaux et les milieux cosmiques** (*Adaptation, évolution*), illustré.
— **La nature tropicale,** illustré.
— **Le transformisme appliqué à l'agriculture,** illustré.
DAUBRÉE, de l'Institut. **Les régions invisibles du globe et des espaces célestes,** 2e édition, illustré.
DEMENY (G.). **Les bases scientifiques de l'éducation physique,** 4e éd., illustré.
— **Mécanisme et éducation des mouvements,** 4e éd. 9 fr.
DEMOOR, MASSART et VANDERVELDE. **L'évolution régressive en biologie et en sociologie,** illustré.
DRAPER. **Les conflits de la science et de la religion.** 12e éd.
DUMONT (Léon). **Théorie scientifique de la sensibilité,** 4e éd.
GELLÉ (E.-M.). **L'audition et ses organes,** illustré.

GRASSET (J.). **Les maladies de l'orientation et de l'équilibre,** illustré.
GROSSE (E.). **Les débuts de l'art,** illustré.
GUIGNET (E.) et E. GARNIER. **La céramique ancienne et moderne,** illustré.
HERBERT SPENCER. **Introduction à la science sociale,** 14e éd.
— **Les bases de la morale évolutionniste,** 7e édition.
HUXLEY (Th.-H.). **L'écrevisse,** 2e édition, illustré.
JACCARD. **Le pétrole, le bitume et l'asphalte,** illustré.
JAVAL. **Physiologie de la lecture et de l'écriture,** 2e éd. illustré.
LAGRANGE (F.). **Physiologie des exercices du corps,** 10e éd.
LALOY. **Parasitisme et mutualisme dans la nature,** ill.
LANESSAN (de). **Introduction à la botanique.** *Le sapin*, 2e édit., illustré.
— **Principes de colonisation.**
LE DANTEC. **Théorie nouvelle de la vie,** 4e éd., illustré.
— **Évolution individuelle et hérédité.**
— **Les lois naturelles,** illustré.
LOEB. **La dynamique des phénomènes de la vie,** ill. 9 fr.
LUBBOCK. **Les sens et l'instinct chez les animaux,** ill.
MALMÉJAC. **L'eau dans l'alimentation,** illustré.
MAUDSLEY. **Le crime et la folie,** 7e édition.
MEUNIER (Stanislas). **La géologie comparée,** illustré.
— **Géologie expérimentale,** 2e éd., illustré.
— **La géologie générale,** 2e édit., illustré.
MEYER (de). **Les organes de la parole,** illustré.
MORTILLET (G. de). **Formation de la nation française,** 2e édition, illustré.
MOSSO. **Les exercices physiques et le développement intellectuel.**
NIEWENGLOWSKI. **La photographie et la photochimie,** illust.
NORMAN LOCKYER. **L'évolution inorganique,** illustré.
PERRIER (Ed.), de l'Institut. **La philosophie zoologique avant Darwin,** 3e édition.
PETTIGREW. **La locomotion chez les animaux,** 2e éd., ill.
QUATREFAGES (A. de). **L'espèce humaine,** 15e édition.
— **Darwin et ses précurseurs français,** 2e édition.
— **Les émules de Darwin,** 2 vol.
RICHET (Ch.). **La chaleur animale,** illustré.
ROCHÉ. **La culture des mers en Europe,** illustré.
SCHMIDT. **Les mammifères dans leurs rapports avec leurs ancêtres géologiques,** illustré.
SCHUTZENBERGER, de l'Institut. **Les fermentations,** 6e édit. illustré.
SECCHI (Le Père). **Les étoiles,** 3e édit., 2 vol. illustrés.
STALLO. **La matière et la physique moderne,** 3e édition.
STARCKE. **La famille primitive.**
STEWART (Balfour). **La conservation de l'énergie,** 6e éd.
THURSTON. **Histoire de la machine à vapeur,** 3e éd., 2 vol.
TOPINARD. **L'homme dans la nature,** illustré.
VRIES (Hugo de). **Espèces et variétés,** 1 vol. 12 fr.
WHITNEY. **La vie du langage,** 4e édition.
WURTZ, de l'Institut. **La théorie atomique,** 8e édition.

NOUVELLE COLLECTION SCIENTIFIQUE

DIRECTEUR : ÉMILE BOREL, professeur à la Sorbonne.

VOLUMES IN-16 A 3 FR. 50 L'UN

Derniers volumes publiés.

L'aviation, par PAUL PAINLEVÉ et ÉMILE BOREL. 4[e] édit., revue et augmentée. 1 vol. in-16, avec figures . . . . . 3 fr. 50

La race slave, *statistique, démographie, anthropologie*, par LUBOR NIEDERLE, professeur à l'Université de Prague. Traduit du tchèque et précédé d'une préface par L. LÉGER, de l'Institut. 1 vol. in-16, avec une carte en couleurs hors texte . . . . 3 fr. 50

L'évolution des théories géologiques, par STANISLAS MEUNIER, professeur au Muséum d'Histoire naturelle. 1 vol. in-16, avec gravures . . . . 3 fr. 50

Précédemment parus.

Éléments de philosophie biologique, par F. LE DANTEC, chargé du cours de biologie générale à la Sorbonne. 1 vol. in-16. 2[e] éd . . . . 3 fr. 50

La voix. *Sa culture physiologique. Théorie nouvelle de la phonation*, par le D[r] P. BONNIER, laryngologiste de la clinique médicale de l'Hôtel-Dieu, 3[e] éd. in-16. 3 fr. 50

De la méthode dans les sciences :

1. *Avant-propos*, par M. P.-F. THOMAS, docteur ès lettres, professeur de philosophie au lycée Hoche. — 2. *De la science*, par M. EMILE PICARD, de l'Institut. — 3. *Mathématiques pures*, par M. J. TANNERY, de l'Institut. — 4. *Mathématiques appliquées*, par M. PAINLEVÉ, de l'Institut. — 5. *Physique générale*, par M. BOUASSE, professeur à la Faculté des Sciences de Toulouse. — 6. *Chimie*, par M. JOB, professeur au Conservatoire des arts et métiers. — 7. *Morphologie générale*, par M. GIARD, de l'Institut. — 8. *Physiologie*, par M. LE DANTEC, chargé de cours à la Sorbonne. — 9. *Sciences médicales*, par M. PIERRE DELBET, professeur à la Faculté de médecine de Paris. — 10. *Psychologie*, par M. TH. RIBOT, de l'Institut. — 11. *Sciences sociales*, par M. DURKHEIM, professeur à la Sorbonne. — 12. *Morale*, par M. LÉVY-BRUHL, professeur à la Sorbonne. — 13. *Histoire*, par M. G. MONOD, de l'Institut. 2[e] éd. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50

L'éducation dans la famille. *Les péchés des parents*, par P.-F. THOMAS, professeur. 1 vol. in-16. 3[e] édit. . . 3 fr. 50

La crise du transformisme, par F. LE DANTEC. 2[e] éd. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50

L'énergie, par W. OSTWALD, prof. honoraire à l'Université de Leipzig (prix Nobel de 1909), traduit de l'allemand par E. PHILIPPI, licencié ès sciences. 2[e] éd. 1 vol. in-16. 3 fr. 50

Les états physiques de la matière, par CH. MAURAIN, professeur à la Faculté des Sciences de Caen. 2[e] édit. 1 vol. in-16, avec figures. . . . . 3 fr. 50

La chimie de la matière vivante, par JACQUES DUCLAUX, préparateur à l'Institut Pasteur. 2[e] édit. 1 vol. in-16. 3 fr. 50

COLLECTION MÉDICALE

ÉLÉGANTS VOLUMES IN-12, CARTONNÉS A L'ANGLAISE, A 4 ET A 3 FRANCS

DERNIERS VOLUMES PUBLIÉS :

Manuel de pratique obstétricale à l'usage des sages-femmes, par le Dr E. PAQUY, avec 107 gravures dans le texte. 4 fr.

Essais de médecine préventive, par le Dr P. LONDE. 4 fr.

La joie passive, par le Dr R. MIGNARD. Préface du Dr G. DUMAS. 4 fr.

Guide pratique de puériculture, à l'usage des docteurs en médecine et des sages-femmes, par le Dr DELÉARDE. 4 fr.

PRÉCÉDEMMENT PARUS :

La mimique chez les aliénés, par le Dr G. DROMARD. 4 fr.

L'amnésie, par les Drs G. DROMARD et J. LEVASSORT. 4 fr.

La mélancolie, par le Dr R. MASSELON, médecin adjoint à l'asile de Clermont. (*Couronné par l'Académie de médecine*). 4 fr.

Essai sur la puberté chez la femme, par Mlle le Dr MARTHE FRANCILLON, ancien interne des hôpitaux de Paris. 4 fr.

Hygiène de l'alimentation dans l'état de santé et de maladie, par le Dr J. LAUMONIER, avec gravures. 3e éd. 4 fr.

Les nouveaux traitements, par *le même*. 2e édit. 4 fr.

Les embolies bronchiques tuberculeuses, par le Dr CH. SABOURIN, médecin du sanatorium de Durtol, avec gravures. 4 fr.

Manuel d'électrothérapie et d'électrodiagnostic, par le Dr E. ALBERT-WEIL, avec 88 gravures. 2e éd. 4 fr.

La mort réelle et la mort apparente, diagnostic et traitement de la mort apparente, par le Dr S. ICARD, avec gravures. 4 fr.

L'hygiène sexuelle et ses conséquences morales, par le Dr S. RIBBING, prof. à l'Univ. de Lund (Suède). 3e édit. 4 fr.

Hygiène de l'exercice chez les enfants et les jeunes gens, par le Dr F. LAGRANGE, lauréat de l'Institut. 9e édit. 4 fr.

De l'exercice chez les adultes, par *le même*. 6e édition. 4 fr.

Hygiène des gens nerveux, par le Dr LEVILLAIN, avec gravures. 5e éd. 4 fr.

L'éducation rationnelle de la volonté, son emploi thérapeutique, par le Dr PAUL-EMILE LÉVY. Préface de M. le prof. BERNHEIM. 8e édition. 4 fr.

L'idiotie. *Psychologie et éducation de l'idiot*, par le Dr J. VOISIN, médecin de la Salpêtrière, avec gravures. 4 fr.

La famille névropathique, *Hérédité, prédisposition morbide, dégénérescence*, par le Dr CH. FÉRÉ, médecin de Bicêtre, avec gravures. 2e édition. 4 fr.
L'instinct sexuel. *Évolution, dissolution*, par *le même*. 2e éd. 4 fr.
Le traitement des aliénés dans les familles, par *le même*. 3e édition. 4 fr.
L'hystérie et son traitement, par le Dr PAUL SOLLIER. 4 fr.
Manuel de psychiatrie, par le Dr J. ROGUES DE FURSAC, ancien chef de clinique à la Faculté de Paris. 3e éd. 4 fr.
L'éducation physique de la jeunesse, par A. MOSSO, professeur à l'Univers. de Turin. Préface du commandant LEGROS. 4 fr.
Manuel de percussion et d'auscultation, par le Dr P. SIMON, professeur à la Faculté de médecine de Nancy, avec grav. 4 fr.
Morphinisme et Morphinomanie, par le Dr PAUL RODET. (*Couronné par l'Académie de médecine.*) 4 fr.
La fatigue et l'entraînement physique, par le Dr PH. TISSIÉ. avec gravures. Préface de M. le prof. BOUCHARD. 3e édition. 4 fr.
Les maladies de la vessie et de l'urèthre chez la femme, par le Dr KOLISCHER ; trad. de l'allemand par le Dr BEUTTNER, de Genève ; avec gravures. 4 fr.
Grossesse et accouchement, *Étude de socio-biologie et de médecine légale* par le Dr G. MORACHE, professeur de médecine légale à l'Université de Bordeaux. 4 fr.
Naissance et mort, *Étude de socio-biologie et de médecine légale*, par *le même*. 4 fr.
La responsabilité, *Étude de socio-biologie et de médecine légale*, par le Dr G. MORACHE, prof. de médecine légale à l'Université de Bordeaux, associé de l'Académie de médecine. 4 fr.
Traité de l'intubation du larynx *de l'enfant et de l'adulte, dans les sténoses laryngées aiguës et chroniques*, par le Dr A. BONAIN, avec 42 gravures. 4 fr.
Pratique de la chirurgie courante, par le Dr M. CORNET, Préface du Pr OLLIER, avec 111 gravures. 4 fr.

Dans la même collection :

COURS DE MÉDECINE OPÉRATOIRE

de M. le Professeur **Félix Terrier** :

Petit manuel d'antisepsie et d'asepsie chirurgicales, par les Drs FÉLIX TERRIER, professeur à la Faculté de médecine de Paris, et M. PÉRAIRE, ancien interne des hôpitaux, avec grav. 3 fr.
Petit manuel d'anesthésie chirurgicale, par *les mêmes*, avec 37 gravures. 3 fr.
L'opération du trépan, par *les mêmes*, avec 222 grav. 4 fr.
Chirurgie de la face, par les Drs FÉLIX TERRIER, GUILLEMAIN et MALHERBE, avec gravures. 4 fr.
Chirurgie du cou, par *les mêmes*, avec gravures. 4 fr.
Chirurgie du cœur et du péricarde, par les Drs FÉLIX TERRIER et E. REYMOND, avec 79 gravures. 3 fr.
Chirurgie de la plèvre et du poumon, par *les mêmes*, avec 67 gravures. 4 fr.

MÉDECINE

Dernières publications :

HARTENBERG (Dr P.). **L'Hystérie et les hystériques.** 1 vol. in-16. 3 fr. 50

JANET (Dr Pierre). **L'État mental des hystériques.** 2e édition. 1 vol. in-8, avec gravures dans le texte. 18 fr.

LEGUEU (Prof. F.). **Traité chirurgical d'urologie.** Préface de M. le Prof. GUYON. 1 fort vol. gr. in-8 de VIII-1382 p., avec 663 grav. dans le texte et 8 pl. en couleurs hors texte, cartonné à l'angl. 40 fr.

LÉVY (Dr P.-E.). **Neurasthénie et névroses.** *Leur guérison définitive en cure libre.* 2e édit. 1 vol. in-16. 5 fr.

MARIE (Dr A.). **Traité international de psychologie pathologique.** TOME I : *Psychopathologie générale*, par MM. les Prof. GRASSET, DEL GRECO, Dr A. MARIE, Prof. MALLY, MINGAZZINI, Drs DIDE. KLIPPEL, LEVADITI, LUGARO, MARINESCO, MÉDÉA, L. LAVASTINE, Prof. MARRO, CLOUSTON, BECHTEREW, FERRARI, Prof. CARRARRA. 1 vol. gr. in-8, avec 353 gr. dans le texte. 25 fr.

TOME II : *Psychopathologie clinique*, par MM. les Prs, BAGENOFF, BECHTEREW, Drs COLIN, CAPGRAS, DENY, HESNARD, LHERMITTE, MAGNAN, A. MARIE, Prs PICK, PILCZ, Drs RICHE, ROUBINOVITCH, SÉRIEUX, SOLLIER, Pr ZIEHEN, 1 vol. gr. in-8, avec 341 gr. 25 fr.

TOME III terminant l'ouvrage. (*Sous presse*).

MONOD (Pr Ch.) et VANVERTS (J.). **Chirurgie des artères,** *Rapport au XXIIe Congrès de chirurgie.* 1 vol. in-8. 2 fr.

REVERDIN (Pr J.-L.). **Leçons de chirurgie de guerre.** *Des blessures faites par les balles des fusils.* Préface de H. NIMIER. 1 vol. in-8, avec 7 pl. en phototypie hors texte. 7 fr. 50

STEWART (Dr PIERRE). **Le diagnostic des maladies nerveuses.** Traduction et adaptation française, par le Dr GUSTAVE SCHERB. Préface de M. le Dr E. HELME. 1 vol. in-8 avec 208 fig. et diagrammes. 15 fr.

PRÉCÉDEMMENT PARUS :

Pathologie et thérapeutique médicales.

BERGER et LOEWY. **Les troubles oculaires d'origine génitale chez la femme.** 1 vol. in-18. 3 fr. 50

CAMUS ET PAGNIEZ. **Isolement et psychothérapie.** *Traitement de la neurasthénie.* Préface du Pr DÉJERINE. 1 vol. gr. in-8. 9 fr.

CORNIL (V.), RANVIER, BRAULT ET LETULLE. **Manuel d'histologie pathologique.** 3e édition entièrement remaniée.

TOME I, par MM. RANVIER, CORNIL, BRAULT, F. BEZANÇON et M. CAZIN. — *Histologie normale. — Cellules et tissus normaux. — Généralités sur l'histologie pathologique. — Altération des cellules et des tissus. — Inflammations. — Tumeurs. — Notions sur les bactéries. — Maladies des systèmes et des tissus. — Altérations du tissu conjonctif.* 1 vol. in-8, avec 387 gravures en noir et en couleurs. 25 fr.

TOME II, par MM. DURANTE, JOLLY. DOMINICI, GOMBAULT et PHILIPPE. — *Muscles. — Sang et hématopoièse. — Généralités sur le système nerveux.* 1 vol. in-8, avec 278 grav. en noir et en couleurs. 25 fr.

TOME III, par MM. GOMBAULT, NAGEOTTE, A. RICHE, R. MARIE, DURANTE, LEGRY, F. BEZANÇON. — *Cerveau.* — *Moelle.* — *Nerfs.* — *Cœur.* — *Larynx.* — *Ganglion lymphatique.* — *Rate.* 1 vol. in-8, avec 382 grav. en noir et en couleurs. 35 fr.

TOME IV ET DERNIER, par MM. MILIAN, DIEULAFÉ, HERPIN, DECLOUX, CRITZMANN, COURCOUX, BRAULT, LEGRY, HALLÉ, KLIPPEL et LEFAS. — *Poumon.* — *Bouche.* — *Tube digestif.* — *Estomac.* — *Intestin.* — *Foie.* — *Rein.* — *Vessie et urèthre.* — *Rate.* (*Sous presse*).

DESCHAMPS (A.). **Les maladies de l'énergie.** Les asthénies générales. *Épuisements, insuffisances, inhibitions.* (Clinique et Thérapeutique). Préface de M. le professeur RAYMOND. 1 vol. in-8. 2e édit. 8 fr. (*Couronné par l'Académie de médecine*).

FÉRÉ (Ch.). **Les épilepsies et les épileptiques.** 1 vol. gr. in-8, avec 12 planches hors texte et 67 grav. dans le texte. 20 fr.

— **La pathologie des émotions.** 1 vol. in-8. 12 fr.

FINGER (E.). **La syphilis et les maladies vénériennes.** Trad. de l'allemand avec notes par les docteurs SPILLMANN et DOYON. 3e édit. 1 vol. in-8, avec 8 planches hors texte. 12 fr.

FLEURY (Maurice de), de l'Académie de médecine. **Introduction à la médecine de l'esprit.** 8e édit. 1 vol. in-8. 7 fr. 50. (*Couronné par l'Académie française et par l'Académie de médecine.*)

— **Les grands symptômes neurasthéniques.** 4e édition, revue. 1 vol. in-8. (*Couronné par l'Académie des sciences.*) 7 fr. 50

— **Manuel pour l'étude des maladies du système nerveux.** 1 vol. gr. in-8, avec 132 grav. en noir et en couleurs, cart. à l'angl. 25 fr.

FRENKEL (H. S.). **L'ataxie tabétique.** *Ses origines, son traitement.* Préface de M. le Prof. RAYMOND. 1 vol. in-8. 8 fr.

GRASSET. **Les maladies de l'orientation et de l'équilibre.** 1 vol. in-8, cart. à l'angl. 6 fr.

— **Demifous et demiresponsables.** 2e édition. 1 vol. in-8. . 5 fr.

GUÉPIN. **Traitement de l'hypertrophie sénile de la prostate.** 1 vol. in-18. 4 fr. 50

HARTENBERG (P.). **Psychologie des neurasthéniques.** 2e édition. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50

JANET (P.) ET RAYMOND (F.). **Névroses et idées fixes.**

TOME I. — *Etudes expérimentales*, par P. JANET. 2e éd. 1 vol. gr. in-8 avec 68 gr. 12 fr.

TOME II. — *Fragments des leçons cliniques*, par F. RAYMOND et P. JANET 2e éd. 1 vol. grand in-8, avec 97 gravures. 14 fr

(*Couronné par l'Académie des Sciences et par l'Académie de médecine.*)

JANET (P.) ET RAYMOND (F.). **Les obsessions et la psychasthénie.**

TOME I. — *Etudes cliniques et expérimentales*, par P. JANET. 2e édit. 1 vol. gr. in-8, avec grav. dans le texte. 18 fr.

TOME II. — *Fragments des leçons cliniques*, par F. RAYMOND et P. JANET. 1 vol. in-8 raisin, avec 22 gravures dans le texte. 14 fr.

JOFFROY (le prof.) et DUPOUY. **Fugues et vagabondage.** 1 vol. in-8 . . . . 7 fr.

LABADIE-LAGRAVE ET LEGUEU. **Traité médico-chirurgical de gynécologie.** 3e édition entièrement remaniée. 1 vol. grand in-8, avec nombreuses fig., cart. à l'angl. 25 fr.

LAGRANGE (F.). **Les mouvements méthodiques et la « mécanothérapie ».** 1 vol. in-8, avec 55 gravures dans le texte. 10 fr.

— **La médication par l'exercice.** 1 vol. gr. in-8, avec 68 grav. et une planche en couleurs hors texte. 2e éd. 12 fr.

— **Le traitement des affections du cœur par l'exercice et le mouvement.** 1 vol. in-8 avec figures. 6 fr.

LE DANTEC (F.). **Introduction à la pathologie générale.** 1 fort vol. gr. in-8. 15 fr.

LEPINE (le prof. R.). **Le Diabète sucré.** 1 vol. gr. in-8. . . 16 fr.

MARVAUD (A.). **Les maladies du soldat.** 1 vol. grand in-8. (*Ouvrage couronné par l'Académie des sciences.*) 20 fr.

MOSSÉ. **Le diabète et l'alimentation aux pommes de terre.** 1 vol. in-8. 5 fr.

SERIEUX et CAPGRAS. **Les folies raisonnantes.** 1 vol. in-8. 7 fr.

SOLLIER (P.). **Genèse et nature de l'hystérie.** 2 vol. in-8. 20 fr.

UNNA. **Thérapeutique des maladies de la peau.** Traduit de l'allemand par les Drs DOYON et SPILLMANN. 1 vol. gr. in-8. 8 fr.

VOISIN (J.). **L'épilepsie.** 1 vol. in-8. 6 fr.

Pathologie et thérapeutique chirurgicales.

CORNIL (le prof. V.). **Les tumeurs du sein.** 1 vol. gr. in-8, avec 169 fig. dans le texte. 12 fr.

DE BOVIS. **Le cancer du gros intestin.** 1 volume in-8. 5 fr.

DELORME. **Traité de chirurgie de guerre.** 2 vol. gr. in-8. TOME I, 16 fr. — TOME II, 26 fr. (*Ouvrage couronné par l'Académie des sciences.*)

DURET (H.). **Les tumeurs de l'encéphale.** *Manifestations et chirurgie.* 1 fort vol. gr. in-8, avec 300 figures. 20 fr.

ESTOR. (le prof.) **Guide pratique de chirurgie infantile.** 1 vol. in-8, avec 165 gravures. 2e édition, revue et augmentée. 8 fr.

HENNEQUIN ET LOEWY. **Les luxations des grandes articulations, leur traitement pratique.** 1 vol. gr. in-8, avec 125 grav. dans le texte. 16 fr.

LEGUEU. **Leçons de clinique chirurgicale** (Hôtel-Dieu, 1901). 1 vol. grand in-8, avec 71 gravures dans le texte. 12 fr.

LIEBREICH. **Atlas d'ophtalmoscopie,** représentant l'état normal et les modifications pathologiques du fond de l'œil vues à l'ophtalmoscope. 3e éd. Atlas in-f° de 12 pl. en coul. et texte explicatif. 40 fr.

NIMIER (H.). **Blessures du crâne et de l'encéphale par coup de feu.** 1 vol. in-8, avec 150 fig. 15 fr.

NIMIER (H.) ET DESPAGNET. **Traité élémentaire d'ophtalmologie.** 1 fort vol. gr. in-8, avec 432 gravures. Cart. à l'angl. 20 fr.

NIMIER (H.) ET LAVAL. **Les projectiles de guerre** et leur action vulnérante. 1 vol. in-12, avec grav. 3 fr.

— **Les explosifs, les poudres, les projectiles d'exercice,** leur action et leurs effets vulnérants. 1 vol. in-12, avec grav. 3 fr.

— **Les armes blanches,** leur action et leurs effets vulnérants. 1 vol. in-12, avec grav. 6 fr.

— **De l'infection en chirurgie d'armée,** évolution des blessures de guerre. 1 vol. in-12, avec grav. 6 fr.

— **Traitement des blessures de guerre.** 1 fort vol. in-12, avec gravures. 6 fr.

F. TERRIER ET M. PÉRAIRE. **Manuel de petite chirurgie.** 8e édition, entièrement refondue. 1 fort vol. in-12, avec 572 fig., cartonné à l'anglaise. 8 fr.

— et AUVRAY (M.). **Chirurgie du foie et des voies biliaires.** — TOME I. *Traumatismes du foie et des voies biliaires. — Foie mobile. — Tumeurs du foie et des voies biliaires.* 1901. 1 vol. gr. in-8, avec 50 gravures. 10 fr.

TOME II. *Echinococcose hydatique commune. — Kystes alvéolaires. — Suppurations hépatiques. — Abcès tuberculeux intra-hépatique. — Abcès de l'actinomycose.* 1907. 1 vol. gr. in-8, avec 47 gravures. 12 fr.

Thérapeutique. Pharmacie. Hygiène.

BOSSU. **Petit compendium médical.** 6e édit. in-32, cart. 1 fr. 25

BOUCHARDAT. **Nouveau formulaire magistral.** 34e édition. *Collationnée avec le Codex de 1908.* 1 vol. in-18, cart. 4 fr.

BOUCHARDAT ET DESOUBRY **Formulaire vétérinaire,** 6e édit. 1 vol. in-18, cartonné. 4 fr.

BOUCHUT ET DESPRÈS. **Dictionnaire de médecine et de thérapeutique médicale et chirurgicale,** comprenant le résumé de la médecine et de la chirurgie, les indications thérapeutiques de chaque maladie, la médecine opératoire, les accouchements, l'oculistique, l'odontotechnie, les maladies d'oreilles, l'électrisation, la matière médicale, les eaux minérales, et un formulaire spécial pour chaque maladie, mis au courant de la science par les Drs MARION et F. BOUCHUT. 7e édition, très augmentée, 1 vol. in-4, avec 1097 fig. dans le texte et 3 cartes. Broché, 25 fr. ; relié. 30 fr.

BOURGEOIS (G.). **Exode rural et tuberculose.** 1 vol. gr. in-8. 5 fr.

LAGRANGE (F.). **La médication par l'exercice.** 1 vol. grand in-8, avec 68 grav. et une carte en couleurs. 2e éd. 12 fr.

— **Les mouvements méthodiques et la « mécanothérapie ».** 1 vol. in-8, avec 55 gravures. 10 fr.

LAHOR (Dr Cazalis) et Lucien GRAUX. **L'alimentation à bon marché saine et rationnelle.** 1 vol. in-16. 2e édit. 3 fr. 50
(*Couronné par l'Institut*).

Anatomie. Physiologie.

BELZUNG. **Anatomie et physiologie végétales.** 1 fort volume in-8, avec 1700 gravures. 20 fr.

— **Anatomie et physiologie animales.** 10e édition revue. 1 fort volume in-8, avec 522 gravures dans le texte, broché, 6 fr. ; cart. 7 fr.

BÉRAUD (B.-J.). **Atlas complet d'anatomie chirurgicale topographique,** composé de 109 planches représentant plus de 200 figures gravées sur acier, avec texte explicatif. 1 fort vol. in-4.
Prix : Fig. noires, relié, 60 fr. — Fig. coloriées, relié, 120 fr.

CHASSEVANT. **Précis de chimie physiologique.** 1 vol. gr. in-8, avec figures. 10 fr.

CORNIL (V.), RANVIER, BRAULT ET LETULLE. **Manuel d'histologie pathologique.** 3e édition entièrement remaniée.

TOME I, par MM. RANVIER, CORNIL, BRAULT, F. BEZANÇON et M. CAZIN. — *Histologie normale. — Cellules et tissus normaux. — Généralités sur l'histologie pathologique. — Altération des cellules et des tissus. — Inflammations. — Tumeurs. — Notions sur les bactéries. — Maladies des systèmes et des tissus. — Altérations du tissu conjonctif.* 1 vol. in-8, avec 387 gravures en noir et en couleurs. 25 fr.

TOME II, par MM. DURANTE, JOLLY, DOMINICI, GOMBAULT et PHILLIPE. — *Muscles. — Sang et hématopoièse. — Généralités sur le système nerveux.* 1 vol. in-8, avec 278 grav. en noir et en couleurs. 25 fr.

TOME III, par MM. GOMBAULT, NAGEOTTE, A. RICHE, R. MARIE, DURANTE, LEGRY, F. BEZANÇON. — *Cerveau. — Moelle. — Nerfs. — Cœur. — Larynx. — Ganglion lymphatique. — Rate.* 1 vol. in-8, avec 382 grav. en noir et en couleurs. 35 fr.

TOME IV ET DERNIER, par MM. MILIAN, DIEULAFÉ, HERPIN, DECLOUX, CRITZMANN, COURCOUX, BRAULT, LEGRY, HALLÉ, KLIPPEL et LEFAS. — *Poumon. — Bouche. — Tube digestif. — Estomac. — Intestin. — Foie. — Rein. — Vessie et urèthre. — Rate.* (*Sous presse.*)

CYON (E. DE). **Les nerfs du cœur.** 1 vol. gr. in-8 avec fig. 6 fr.

DEBIERRE. **Traité élémentaire d'anatomie de l'homme.** Ouvrage complet en 2 volumes. (*Cour. par l'Acad. des Sciences*). 40 fr.
TOME I. *Manuel de l'amphithéâtre.* 1 vol. gr. in-8 de 950 pages, avec 450 figures en noir et en couleurs dans le texte. 20 fr. ; — TOME II. 1 vol. gr. in-8, avec 515 fig. en noir et en couleurs dans le texte. 20 fr.
— **Atlas d'ostéologie,** comprenant les articulations des os et les insertions musculaires. 1 vol. in-4, avec 253 grav. en noir et en couleurs, cart. toile dorée. 12 fr.
— **Leçons sur le péritoine.** 1 vol. in-8, avec 58 figures. 4 fr.
— **Le cerveau et la moelle épinière.** 1 vol. in-8 illustré. 15 fr.
DEMENY (G.). **Mécanisme et éducation des mouvements.** 3e éd. 1 vol. in-8, avec grav. cart. 9 fr.
FAU. **Anatomie des formes du corps humain,** à l'usage des peintres et des sculpteurs. 1 atlas in-folio de 25 planches. Prix : Figures noires, 15 fr. — Figures coloriées. 30 fr.
FÉRÉ. **Travail et plaisir.** *Études de psycho-mécanique.* 1 vol. gr. in-8, avec 200 fig. 12 fr.
GELLÉ. **L'audition et ses organes.** 1 vol. in-8, avec grav. . 6 fr.
GLEY (E.). **Études de psychologie physiologique et pathologique.** 1 vol. in-8 avec gravures. 5 fr.
JAVAL (E.). **Physiologie de la lecture et de l'écriture.** 1 vol. in-8. 2e édit. 6 fr.
LE DANTEC. **L'unité dans l'être vivant.** *Essai d'une biologie chimique.* 1 vol. in-8. 7 fr. 50
— **Les limites du connaissable.** *La vie et les phénomènes naturels.* 2e édit. 1 vol. in-8. 3 fr. 75
— **Traité de biologie.** 1 vol. grand in-8, avec fig., 2e éd. 15 fr.
PREYER. **Éléments de physiologie générale.** Traduit de l'allemand par M. J. SOURY. 1 vol. in-8. 5 fr.
RICHET (Ch.), professeur à la Faculté de médecine de Paris, **Dictionnaire de physiologie,** publié avec le concours de savants français et étrangers. Formera 12 à 15 volumes grand in-8, se composant chacun de 3 fascicules; chaque volume, 25 fr. ; chaque fascicule, 8 fr. 50. Huit volumes parus.
TOME I (*A-Bac*). — TOME II (*Bac-Cer*). — TOME III (*Cer-Cob*). — TOME IV (*Cob-Dig*). — TOME V (*Dig-Fac*). — TOME VI (*Fiam-Gal*). — TOME VII (*Gal-Gra*). — TOME VIII (*Gra-Hys*).
SNELLEN. **Echelle typographique pour mesurer l'acuité de la vision.** 17e édition. — 4 fr.

REVUE DE MÉDECINE

Directeurs : MM. les Professeurs BOUCHARD, de l'Institut ; CHAUFFARD, CHAUVEAU, de l'Institut ; LANDOUZY ; LÉPINE, correspondant de l'Institut ; PITRES ; ROGER et VAILLARD. Rédacteurs en chef : MM. LANDOUZY et LEPINE. Secrétaire de la Rédaction : Dr JEAN LÉPINE.

REVUE DE CHIRURGIE

Directeurs : MM. les Professeurs E. QUÉNU, PIERRE DELBET, PIERRE DUVAL, A. PONCET, F. LEJARS, F. GROSS, E. FORGUE, A. DESMONS, E. CESTAN. Rédacteur en chef ; M. E. QUÉNU. Secrétaire adjoint : Dr X. DELORE.

La *Revue de médecine* et la *Revue de chirurgie*, paraissent tous les mois ; chaque livraison de la *Revue de médecine* contient de 5 à 6 feuilles grand in-8, avec gravures ; chaque livraison de la *Revue de chirurgie* contient de 10 à 14 feuilles grand in-8, avec gravures.

PRIX D'ABONNEMENT :

Pour la Revue de Médecine. Un an, du 1er Janvier, Paris. 20 fr. — Départements et étranger. 23 fr. — La livraison : 2 fr.
Pour la Revue de Chirurgie. Un an, Paris. 30 fr. — Départements et étranger. 33 fr. — La livraison : 3 fr.
Les deux Revues réunies : un an, Paris 45 fr. ; départ. et étranger. 50 fr.

BIBLIOTHÈQUE GÉNÉRALE DES SCIENCES SOCIALES

Secrétaire de la rédaction. DICK MAY, Secrét. gén. de l'Éc. des Hautes Études sociales.

Volumes in-8 carré de 300 pages environ, cart. à l'anglaise.

Chaque volume, 6 fr.

Derniers volumes publiés :

La Belgique et le Congo, par E. Vandervelde.

Médecine et pédagogie, par MM. le Dr Albert Mathieu, le Dr Gillet, le Dr S. Méry, P. Malapert, le Dr Lucien Butte, le Dr Pierre Régnier, le Dr L. Dufestel, le Dr Louis Guinon, le Dr Nobécourt. Préface de M. le Dr E. Mosny, membre du Conseil supérieur d'hygiène.

La lutte contre le crime, par J.-L. De Lanessan.

L'individualisation de la peine, par R. Saleilles, prof. à la Faculté de droit de l'Univ. de Paris, et G. Morin, doc. 2e édition.

L'idéalisme social, par Eugène Fournière, 2e édit.

Ouvriers du temps passé (xve et xvie siècles), par H. Hauser, professeur à l'Université de Dijon, 3e édition.

Les transformations du pouvoir, par G. Tarde, 2e édit.

Morale sociale, par MM. G. Belot, Marcel Bernès, Brunschvicg, F. Buisson, Darlu, Dauriac, Delbet, Ch. Gide, M. Kovalevsky, Malapert, le R. P. Maumus, de Roberty, G. Sorel, le Pasteur Wagner. Préface de M. Émile Boutroux, de l'Institut. 2e édit.

Les enquêtes, *pratique et théorie*, par P. du Maroussem.

Questions de morale, par MM. Belot, Bernès, F. Buisson, A. Croiset, Darlu, Delbos, Fournière, Malapert, Moch, D. Parodi, G. Sorel. 2e édit.

Le développement du catholicisme social, depuis l'encyclique *Rerum Novarum*, par Max Turmann. 2e édit.

Le socialisme sans doctrines, par A. Métin. 2e édit.

L'éducation morale dans l'Université, par MM. Lévy-Bruhl, Darlin, M. Bernès, Kortz, Rocafort, Bioche, Ph. Gidel, Malapert, Belot.

La méthode historique appliquée aux sciences sociales, par Ch. Seignobos, professeur à l'Univ. de Paris. 2e édit.

Assistance sociale. *Pauvres et mendiants*, par Paul Strauss.

L'hygiène sociale, par E. Duclaux, de l'Institut,

Le contrat de travail. *Le rôle des syndicats professionnels*, par P. Bureau, professeur à la Faculté libre de droit de Paris.

Essai d'une philosophie de la solidarité, par MM. Darlu, Rauh, F. Buisson, Gide, X. Léon, La Fontaine, E. Boutroux.

L'éducation de la démocratie, par MM. E. Lavisse, A. Croiset, Seignobos, Malapert, Lanson, Hadamard. 2e édit.

L'exode rural et le retour aux champs, par E. Vandervelde. 2e édit.

La lutte pour l'existence et l'évolution des sociétés, par J.-L. De Lanessan, ancien ministre.

La concurrence sociale et les devoirs sociaux, par le même.

La démocratie devant la science, par C. Bouglé, chargé de cours à l'Université de Paris. 2e édit. revue.

L'individualisme anarchiste. *Max Stirner*, par V. Basch, chargé de cours à l'Université de Paris.

Les applications sociales de la solidarité, par MM. P. Budin, Ch. Gide, H. Monod, Paulet, Robin, Siegfried, Brouardel.

La paix et l'enseignement pacifiste, par MM. Fr. Passy, Ch. Richet, d'Estournelles de Constant, E. Bourgeois, A. Weiss, H. La Fontaine, G. Lyon.

Études sur la philosophie morale au XIXe siècle, par MM. Belot, A. Darlu, M. Bernès, A. Landry, Ch. Gide, E. Roberty, R. Allier, H. Lichtenberger, L. Brunschvicg.

Enseignement et démocratie, par MM. A. Croiset, Devinat, Boitel, Millerand, Appell, Seignobos, Lanson, Ch.-V. Langlois.

Religions et sociétés, par MM. Th. Reinach, A. Puech, R. Allier, A. Leroy-Beaulieu, le Bon Carra de Vaux, H. Dreyfus.

Essais socialistes, *La religion, L'alcoolisme, L'art,* par E. Vandervelde, professeur a l'Université nouvelle de Bruxelles.

Le surpeuplement et les habitations à bon marché, par H. Turot et H. Bellamy.

L'individu, l'association et l'État, par E. Fournière, prof. au Conservatoire des Arts et Métiers.

Les trusts et les syndicats de producteurs, par J. Chastin. (*Récompensé par l'Institut*).

Le droit de grève, par MM. Ch. Gide, H. Berthélemy, P. Bureau, A. Keufer, C. Perreau, Ch. Picquenard, A.-E. Sayous, F. Fagnot, E. Vandervelde.

Morales et religions, par MM. G. Belot, L. Dorison, Ad. Lods, A. Croiset, W. Monod, E. de Faye, A. Puech, le baron Carra de Vaux, E. Ehrardt, H. Allier, F. Challaye.

La nation armée, par MM. le général Bazaine-Hayter, C. Bouglé, E. Bourgeois, Cne Bourguet, E. Boutroux, A. Croiset, G. Demeny, G. Lanson, L. Pineau, Cne Potez, F. Rauh.

La criminalité dans l'adolescence, par G.-L. Duprat. (*Couronné par l'Institut*).

LES MAITRES DE LA MUSIQUE

ÉTUDES D'HISTOIRE ET D'ESTHÉTIQUE

Publiées sous la direction de M. Jean Chantavoine

Collection honorée d'une souscription du Ministère des Beaux-Arts

Chaque volume in-8 de 250 pages environ, 3 fr. 50

Liste par ordre de publication :

Palestrina, par Michel Brenet. 3e édition.

César Franck, par Vincent d'Indy. 5e édit.

* *

J.-S. Bach, par André Pirro. 3e édit.
Beethoven, par Jean Chantavoine. 3e édit.
Mendelssohn, par Camille Bellaigue, 3e édition.
Smetana, par William Ritter.
Rameau, par Louis Laloy. 2e éd.
Moussorgsky, par M. D. Calvocoressi. 2e édition.
Haydn, par Michel Brenet. 2e édit.
Trouvères et Troubadours, par Pierre Aubry. 2e édit.
Wagner, par Henri Lichtenberger. 3e édit.
Gluck, par Julien Tiersot. 2e éd.
Liszt, par Jean Chantavoine. 2e édit.
Gounod, par Camille Bellaigue. 2e éd.
Haendel, par Romain Rolland. 2e édit.
Lully, par Lionel de la Laurencie.
L'Art Grégorien, par Amédée Gastoué.

BIBLIOTHÈQUE D'HISTOIRE CONTEMPORAINE

Volumes in-16 et in-8

DERNIERS VOLUMES PUBLIÉS :

Les grands traités politiques. *Recueil des principaux textes diplomatiques depuis 1815 jusqu'à nos jours*, par *P. Albin*. Préface de *Maurice Herbette*. 1 vol. in-8 . . . . 10 fr.
Études et leçons sur la Révolution française, par *A. Aulard*. *6e série*. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
Notre empire colonial, par *H. Busson*, *J. Fèvre et H. Hauser*. 1 vol. in-8 avec gravures et cartes. 5 fr.
Napoléon et la Catalogne. *La Captivité de Barcelone (Février 1808-Janvier 1810)*. 1 vol. in-8 avec une carte hors texte. (Prix Pezrat 1910) . . . . 10 fr.
La politique extérieure du Premier Consul (1800-1803). (*Napoléon et l'Europe*), par *E. Driault*. 1 vol. in-8. . . . . 7 fr.
Histoire politique et sociale (1815-1911). (*Evolution du monde moderne*), par *E. Driault et Monod*. 1 vol. in-16 avec gravures et cartes. 2e édit. 5 fr.
Les officiers de l'armée royale et la révolution, par le Lieut.-Colonel *Hartmann*. 1 vol. in-8 (*Couronné par l'Institut*). . . . 10 fr.
La question sociale et le socialisme en Hongrie, par *G.-Louis Jaray*. 1 vol. in-8 avec 5 cartes hors texte . . . . 7 fr.
Thouret (1746-1794). *La vie et l'œuvre d'un constituant*, par *E. Lebègue*. 1 vol. in-8 . . . . 7 fr.
L'Europe et la politique britannique (1882-1909), par *E. Lémonon*. Préface de M. *Paul Deschanel*. 1 vol. in-8 . . . . 10 fr.
Le syndicalisme contre l'Etat, par *Paul Louis*. 1 vol. in-16. 3 fr. 50
La question sociale en Espagne, par *Angel Marvaud*. 1 vol. in-8. 7 fr.
La politique de Pie X, par *Maurice Pernot*. 1 vol. in-16 . . . 3 fr. 50
Essai politique sur Alexis de Tocqueville, par *R. Pierre Marcel*. 1 vol. in-8 . . . . 7 fr.
Les questions actuelles de politique étrangère en Asie, par MM. le *Baron de Courcel*, *P. Deschanel*, *P. Doumer*, *E. Etienne*, *le Général Lebon*, *Victor Bérard*, *R. de Caix*, *M. Revon*, *Jean Rodes*, le *Dr Rouire*. 1 vol. in-16 avec 4 cartes hors texte . . . . 3 fr. 50
La Chine nouvelle, par *Jean Rodes*. 1 vol. in-16 . . . . 3 fr. 50
La vie politique dans les Deux-Mondes, publiée sous la direction de M. *A. Viallate*, avec la collaboration de professeurs et d'anciens élèves de l'Ecole des Sciences Politiques. 3e année, 1908-1909. 1 fort. vol. in-8. . . . . 10 fr.
Histoire du catholicisme libéral en France (1828-1908), par *G. Weill*. 1 vol. in-16 . . . . 3 fr. 50

Précédemment parus :

EUROPE

Histoire de l'Europe pendant la Révolution française, par *H. de Sybel*. Traduit de l'allemand par Mlle Dosquet. 6 vol. in-8. Chacun. 7 fr.
Hist. diplomatique de l'Europe (1815-1878), par *Debidour*, 2 v. in-8. 18 fr.
La question d'Orient, depuis ses origines jusqu'à nos jours, par *E. Driault*; préface de *G. Monod*. 1 vol. in-8. 3e édit. . . . . 7 fr.
La papauté, par *I. de Dœllenger*. Trad. de l'allemand. 1 vol. in-8. 7 fr.
Questions diplomatiques de 1904, par *A. Tardieu*. 1 vol. in-16. 3 fr. 50
La conférence d'Algésiras. *Histoire diplomatique de la crise marocaine (janvier-avril 1906)*, par *le même*. 3e édit. Revue et augmentée d'un appendice sur *Le Maroc après la conférence* (1906-1909). In-8. 10 fr.

FRANCE ET COLONIES

La révolution française, par *H. Carnot*. 1 vol. in-16. Nouv. éd. 3 fr. 50
La théophilanthropie et le culte décadaire (1796-1801), par *A. Mathiez*. 1 vol. in-8. 12 fr.
Contributions a l'histoire religieuse de la révolution française, par *le même*. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
Mémoires d'un ministre du trésor public (1789-1815), par le comte *Mollien*. Publié par *M. Gomel*. 3 vol. in-8. . . . . 15 fr.
Condorcet et la révolution française, par *L. Cahen*. 1 vol. in-8. 10 fr.
Cambon et la révolution française, par *F. Bornarel*. 1 vol. in-8. 7 fr.
Le culte de la raison et le culte de l'être suprême (1793-1794). Étude historique, par *A. Aulard*. 2e éd. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
Études et leçons sur la révolution française, par *A. Aulard*. 5 vol. in-16. Chacun . . . . 3 fr. 50
Variétés révolutionnaires, par *M. Pellet*. 3 vol. in-16. Chacun. 3 fr. 50
Hommes et choses de la Révolution, par *Eug. Spuller*. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
Les campagnes des armées françaises (1792-1815), par *C. Vallaux*. 1 vol. in-16, avec 17 cartes. . . . . 3 fr. 50
La politique orientale de Napoléon (1806-1808), par *E. Driault*. 1 vol. in-8. . . . . 7 fr.
Napoléon et la Pologne (1806-1807), par *Handelsman*. 1 vol. in-8. 5 fr.
De Waterloo a Sainte-Hélène (20 juin-16 oct. 1815), par *J. Silvestre*, 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
Le Conventionnel Goujon, par *L. Thénard et R. Guyot*. 1 vol. in-8. 5 fr.
Histoire de dix ans (1830-1840), par *Louis Blanc*. 5 vol. in-8. Chacun. 5 fr.
Associations et sociétés secrètes sous la deuxième république (1848-1851), par *J. Tchernoff*. 1 vol. in-8. . . . . 7 fr.
Histoire du second empire, par *Taxile Delord*. 6 vol. in-8. Chac. 7 fr.
Histoire du parti républicain (1814-1870), par *G. Weill*. 1 v. in-8. 10 fr.
Histoire du mouvement social (1852-1910), par *le même*. 1 v. in-8. 3e éd. refondue . . . . 10 fr.
Histoire de la troisième république, par *E. Zevort* : I. *Présidence de M. Thiers*. 1 vol. in-8. 3e édit. 7 fr. — II. *Présidence du Maréchal*. 1 vol. in-8. 2e édit. 7 fr. — III. *Présidence de Jules Grévy*. 1 vol. in-8. 2e édition. 7 fr. — IV. *Présidence de Sadi-Carnot*. 1 vol. in-8. . . . 7 fr.
Histoire des rapports de l'Eglise et de l'Etat en France (1789-1870), par *A. Debidour*. 1 vol. in-8 (*Couronné par l'Institut*). . . . 12 fr.
L'Etat et les Eglises en France, Des origines à la loi de séparation. par *J.-L. de Lanessan*. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
La société française sous la troisième république, par *Marius-Ary Leblond*. 1 vol. in-8. . . . . 5 fr.
La liberté de conscience en France (1595-1905), par *G. Bonet-Maury*. 1 vol. in-8, 2e édit. . . . . 5 fr.
Les civilisations tunisiennes, par *P. Lapie*. 1 vol. in-16. . 3 fr. 50
Les colonies françaises, par *P. Gaffarel*. 1 vol. in-8. 6e éd. . . 5 fr.
L'œuvre de la France au Tonkin, par *A. Gaisman*. 1 v. in-16. 3 fr. 50
La France hors de France. *Notre émigration, sa nécessité, ses conditions*, par *J.-B. Piolet*. 1 vol. in-8 . . . . 10 fr
L'Indo-Chine française (*Cochinchine, le Cambodge, l'Annam et le Tonkin*), par *J.-L. de Lanessan*. 1 vol. in-8, avec 5 cartes en couleurs. 15 fr.

L'Algérie, par *M. Wahl*. 1 vol. in-8. 5e éd., revue par *A. Bernard*. 5 fr.
Au Congo français. *La question internationale du Congo*, par *F. Challaye*. 1 vol. in-8 . . . . 5 fr.
La France moderne et le problème colonial (1815-1830), par *Ch. Schefer*. 1 vol. in-8. . . . . 7 fr.
L'Eglise catholique et l'Etat en France sous la troisième république (1870-1906), par *A. Debidour*. Tome I. 1870-1889. 1 vol. in-8. 7 fr. Tome II, 1889-1906. 1 vol. in-8 . . . . 10 fr.
L'Eveil d'un monde. *L'œuvre de la France en Afrique occidentale*, par *L. Hubert*. 1 vol. in-16. 3 fr. 50
Régions et Pays de France, par *Fèvre et Hauser*. 1 vol. in-8 ill. 7 fr.

ALLEMAGNE

Le grand-duché de Berg (1806-1813), par *Ch. Schmidt*. 1 vol. in-8. 10 fr.
Histoire de la Prusse, de la mort de Frédéric II à la bataille de Sadowa, par *E. Véron*. 1 vol. in-18. 6e éd. . . . . 3 fr. 50
Les origines du socialisme d'état en Allemagne, par *Ch. Andler*. 2e édit. In-8. . . . . 7 fr.
L'Allemagne nouvelle et ses historiens (*Niebuhr*, *Ranke*, *Mommsen*, *Sybel*, *Treitschke*), par *A. Guilland*. 1 vol. in-8 . . . . 5 fr.
La démocratie socialiste allemande, par *E. Milhaud*. 1 vol. in-8. 10 fr.
La Prusse et la Révolution de 1848, par *P. Matter*. 1 v. in-16. 3 fr. 50
Bismarck et son temps, par *le même*. 3 vol. in-8, chacun. 10 fr. — I. *La préparation* (1815-1862). — II. *L'action* (1863-1870). — III. *Le triomphe et le déclin* (1870-1896). (*Ouvrage couronné par l'Institut*).

ANGLETERRE

Histoire contemporaine de l'Angleterre, depuis la mort de la reine Anne jusqu'à nos jours, par *H. Reynald*. 1 vol. in-16. 2e éd. 3 fr. 50
Le socialisme en Angleterre, par *Albert Métin*. 1 vol. in-16. 3 fr. 50
A travers l'Angleterre contemporaine, par *J. Mantoux*. 1 vol. in-16. Préface de G. Monod, de l'Institut. 1 vol. in-16. . . . . . . 3 fr. 50

AUTRICHE-HONGRIE

Les Tchèques et la Bohême contemporaine, par *Bourlier*, in-16. 3 fr. 50
Les races et les nationalités en Autriche-Hongrie, par *B. Auerbach*, 1 vol. in-8. 2e édit. (*Sous presse*) . . . . 5 fr.
Le pays magyar, par *R. Recouly*. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
La Hongrie rurale, sociale et politique, par le *Comte J. de Mailath*.

ESPAGNE

Histoire de l'Espagne, depuis la mort de Charles III jusqu'à nos jours, par *H. Reynald*. 1 vol. in-16 . . . . 3 fr. 50

GRÈCE et TURQUIE

La Turquie et l'hellénisme contemporain, par *V. Bérard*. 1 vol. in-16. 6e éd. (*Ouvrage couronné par l'Académie française*) . . . . 3 fr. 50
Bonaparte et les iles Ioniennes (1797-1816), par *E. Rodocanachi*. 1 vol. in-8. . . . . 5 fr.

ITALIE

Histoire de l'unité italienne (1814-1871), *Bolton King*. 2 v. in-8. 15 fr.
Bonaparte et les républiques italiennes (1796-1799), par *P. Gaffarel*. 1 vol. in-8. . . . . 5 fr.
Napoléon en Italie (1800-1812), par *J.-E. Driault*. 1 vol. in-8. 10 fr.

SUISSE

Histoire du peuple suisse, par *Daendliker*. Introd. de *Jules Favre*. In-8. 5 fr.

ROUMANIE

Histoire de la Roumanie contemp. (1822-1900), par *Damé*. In-8. 7 fr.

AMÉRIQUE

Histoire de l'Amérique du Sud, par *Alf. Deberle*. In-16. 3e éd. 3 fr. 50
L'Industrie américaine, par *A. Viallate*, professeur à l'Ecole des Sciences politiques. 1 vol. in-8 . . . . 10 fr.

CHINE-JAPON

Histoire des relations de la Chine avec les puissances occidentales (1861-1902), par *H. Cordier*, de l'Instit. 3 vol. in-8, avec cartes. 30 fr

L'expédition de Chine de 1857-58, par *le même*. 1 vol. in-8. . . 7 fr.
L'expédition de Chine de 1860, par *le même*. 1 vol. in-8 . . . . 7 fr.
En Chine. *Mœurs et institutions*. par *M. Courant*. 1 vol. in-16. 3 fr. 50
Le drame chinois, par *Marcel Monnier*. 1 vol. in-16. . . . 2 fr. 50
Le protestantisme au Japon (1859-1907), par *R. Allier*. In-16. 3 fr. 50
La question d'Extrême-Orient, par *E. Driault*. 1 vol. in-8. . . 7 fr.

ÉGYPTE

La transformation de l'Égypte, par *Alb. Métin*. 1 vol. in-16. 3 fr. 50

INDE

L'Inde contemp. et le mouvement national, par *E. Piriou*. In-16. 3 fr. 50

QUESTIONS POLITIQUES ET SOCIALES

Le vandalisme révolutionnaire, par *E. Despois*. 1 vol. in-16. 4e éd. 3 fr. 50
Figures du temps passé, par *M. Dumoulin*. 1 vol. in-16. . . 3 fr. 50
Problèmes politiques et sociaux, par *E. Driault*. 2e éd. 1 vol. in-8. 7 fr.
Vue générale de l'histoire de la civilisation. par *le même*. 2 vol. in-16, illustrés. (*Récompensé par l'Institut*). . . . . 7 fr.
Le monde actuel. par *le même*. *Tableau politique et économique*. 1 v. in-8. . . . . 7 fr.
Souveraineté du peuple et gouvernement, par *E. d'Eichthal*, de l'Institut. 1 vol. in-16. 3 fr. 50
Sophismes socialistes et faits économiques, par *Yves Guyot*. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
Les missions et leur protectorat, par *J.-L. de Lanessan*. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
Le socialisme utopique, par *A. Lichtenberger*. 1 vol. in-16. 3 fr. 50
Le socialisme et la révolution française, par *le même*. 1 v. in-8. 5 fr.
L'ouvrier devant l'état, par *Paul Louis*. 1 vol. in-8. . . . . . 7 fr.
Histoire du mouvement syndical en France (1789-1906), par *le même*. . . . . 3 fr. 50
La dissolution des assemblées parlementaires, par *Paul Matter*. 1 vol. in-8. . . . . 5 fr.
La France et l'Italie devant l'histoire, par *J. Reinach*. 1 vol. in-8. 5 fr.
Le socialisme a l'Étranger. *Angleterre*, *Allemagne*, *Autriche*, *Italie*, *Espagne*, *Russie*, *Japon*. *Etats-Unis*, par MM. *J. Bardoux*, *G. Gidel*, *Kinzo. Goraï*, *G. Isambert*, *G. Louis-Jaray*. *A. Marvaud*, *Da Motta de San Migvel*, *P. Quentin-Bauchart*, *M. Revon*, *A. Tardieu*. 1 vol. in-16.. . . . . 3 fr. 50
Figures disparues, par *E. Spuller*. 3 vol. in-16, chacun . . . 3 fr. 50
L'éducation de la démocratie, par *le même*. 1 vol. in-16. . . 3 fr. 50
L'évolution politique et sociale de l'église, par *le même*. 1 v. in-16. 3 fr. 50
La France et ses alliances. *La lutte pour l'équilibre*, par *A. Tardieu*. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
La Vie politique dans les Deux Mondes, 1re année (1906-1907), par *A. Viallate*. 1 fort volume in-8. . . . . 10 fr.
Deuxième année (*1907-1908*). 1 vol. in-8. . . . . 10 fr.
L'école saint-simonienne, par *G. Weill*. 1 vol. in-16. . . 3 fr. 50

MINISTRES ET HOMMES D'ÉTAT

Chaque volume in-16, 2 fr. 50

Bismarck, par H. Welschinger.
Prim, par H. Léonardon.
Disraeli, par M. Courcelle.
Ôkoubo, ministre japonais, par M. Courant.
Chamberlain, par A. Viallate.

* * *

BIBLIOTHÈQUE UTILE

Élégants volumes in-32 de 192 pages chacun.
Chaque volume broché, **60** *cent.*

DERNIERS VOLUMES PARUS :

Collas et Driault. **Histoire de l'Empire ottoman** *jusqu'à la Révolution de 1909.*
Eisenmenger (G.) **Les Tremblements de Terre** avec gravures.
Faque. **L'Indo-Chine française**. *Cochinchine, Cambodge, Annam, Tonkin.* 2e édition, mise à jour jusqu'en 1910.
Yves Guyot. **Les Préjugés économiques.**

Acloque (A.). Les insectes nuisibles, ravages, moyens de destruction (avec fig.).
Amigues (E.). A travers le ciel.
Bastide. Les guerres de la Réforme. 5e édit.
Beauregard (H.). Zoologie générale (avec fig.).
Bellet. (D.). Les grands ports maritimes de commerce (avec fig.).
Bère. Histoire de l'armée française.
Berget (Adrien.) La viticulture nouvelle. (*Manuel du vigneron.*) 3e éd.
— La pratique des vins. 2e éd. (*Guide du récoltant*).
— Les vins de France. (*Manuel du consommateur.*)
Blerzy. Torrents, fleuves et canaux de la France. 3e édit.
— Les colonies anglaises. 2e édit.
Boillot. Les entretiens de Fontenelle sur la pluralité des mondes.
Bondois. (P). L'Europe contemporaine (1789-1879). 2e édit.
Bouant. Les principaux faits de la chimie (avec fig.).
— Hist. de l'eau (avec fig.).
Brothier. Histoire de la terre. 9e éd.
Buchez. Histoire de la formation de la nationalité française.
I. *Les Mérovingiens.* 6e éd. 1 v.
II. *Les Carlovingiens.* 2e éd. 1 v.
Carnot. Révolution française. 8e éd.
I. *Période de création,* 1789-1792.
II. *Période de défense,* 1792-1804.
Catalan. Notions d'astronomie 6e édit. (avec fig.).
Collas et Driault. Histoire de l'empire ottoman jusqu'à la révolution de 1909. 4e édit.
Collier. Premiers principes des beaux-arts (avec fig.).
Combes (L.). La Grèce ancienne. 4e édit.
Coste (A.). La richesse et le bonheur.
— Alcoolisme ou épargne. 6e édit.
Coupin (H.). La vie dans les mers (avec fig.).
Creighton. Histoire romaine.
Cruveilhier. Hygiène générale. 9e éd.
Dallet. La navigation aérienne (avec fig.).
Debidour (A.) Histoire des rapports de l'Eglise et de l'Etat en France (1789-1871). Abrégé par Dubois et Sarthou.
Despois (Eug.). Révolution d'Angleterre. (1603-1688). 4e édit.
Doneaud (Alfred). Histoire de la marine française. 4e édit.
— Histoire contemporaine de la Prusse. 2e édit.
Dufour. Petit dictionnaire des falsifications. 4e édit.
Eisenmenger (G.). Les tremblements de terre.
Enfantin. La vie éternelle, passée, présente, future. 6e éd.
Faque (L.). L'Indo-Chine française. 2e éd. mise à jour jusqu'en 1910.
Ferrière. Le darwinisme. 9e éd.
Gaffarel (Paul). Les frontières françaises et leur défense. 2e édit.
Gastineau (B.). Les génies de la science et de l'industrie. 3e éd.
Geikie. La géologie (avec fig.). 5e éd.
Genevoix (F.). Les procédés industriels.
— Les Matières premières.
Gérardin. Botanique générale (avec fig.).
Girard de Rialle. Les peuples de l'Asie et de l'Europe.
Gossin (H.). La machine à vapeur. Histoire — emploi. (avec fig.)
Grove. Continents et océans, avec fig. 3e éd.

Guyot (**Yves**). Les préjugés économiques.
Henneguy. Histoire de l'Italie depuis 1815 jusqu'à nos jours.
Huxley. Premières notions sur les sciences. 5e édit.
Jevons (**Stanley**). L'économie politique. 10e édit.
Jouan. Les îles du Pacifique.
— La chasse et la pêche des animaux marins.
Jourdan (**J.**). La justice criminelle en France. 2e édit.
Jourdy. Le patriotisme à l'école. 3e édit.
Larbalétrier (**A.**). L'agriculture française (avec fig.).
— Les plantes d'appartement, de fenêtres et de balcons (avec fig.).
Larivière (**Ch. de**). Les origines de la guerre de 1870.
Larrivé. L'assistance publique en France.
Laumonier (**Dr J.**). L'hygiène de la cuisine.
Leneveux. Le budget du foyer. Économie domestique. 3e édit.
— Le travail manuel en France. 2e édit.
Lévy (**Albert**). Histoire de l'air (avec fig.). 3e édit.
Lock (**F.**). Jeanne d'Arc (1429-1431). 3e édit.
— Histoire de la Restauration 5e édit.
Mahaffy. L'antiquité grecque (avec fig.).
Maigne. Les mines de la France et de ses colonies.
Mayer (**G.**). Les chemins de fer (avec fig.).
Merklen (**P.**). La Tuberculose ; son traitement hygiénique.
Meunier (**G.**). Histoire de la littérature française. 4e éd.
— Histoire de l'art ancien, moderne et contemporain (avec fig.).
Mongredien. Histoire du libre-échange en Angleterre.
Monin. Les maladies épidémiques. Hygiène et prévention (avec fig.).
Morin. Résumé populaire du code civil, 6e édit., avec un appendice sur *la loi des accidents du travail* et la *loi des associations*.
Noël (**Eugène**). Voltaire et Rousseau. 5e édit.
Ott (**A.**). L'Asie occidentale et l'Egypte. 2e édit.
Paulhan (**F.**). La physiologie de l'esprit. 5e édit. (avec fig.)
Paul Louis. Les lois ouvrières dans les deux mondes.
Petit. Economie rurale et agricole.
Pichat (**L.**). L'art et les artistes en France. (*Architectes, peintres et sculpteurs*). 5e édit.
Quesnel. Histoire de la conquête de l'Algérie.
Raymond (**E.**). L'Espagne et le Portugal. 3e édit.
Regnard. Histoire contemporaine de l'Angleterre depuis 1815 jusqu'à nos jours.
Renard (**G.**). L'homme est-il libre ? 6e édit.
Robinet. La philosophie positive. A. Comte et P. Laffitte. 6e éd.
Rolland (**Ch.**). Histoire de la maison d'Autriche. 3e édit.
Sérieux et Mathieu. L'Alcool et l'alcoolisme. 4e édit.
Spencer (**Herbert**). De l'éducation. 13e édit.
Turck. Médecine populaire. 7e édit.
Vaillant. Petite chimie de l'agriculteur.
Zaborowski. L'origine du langage. 7e édit.
— Les migrations des animaux. 4e édit.
— Les grands singes. 3e édit.
— Les mondes disparus (avec fig.). 4e édit.
— L'homme préhistorique. 7e édit. (avec fig.)
Zevort (**Edg.**). Histoire de Louis-Philippe. 4e édit.
Zurcher (**F.**). Les phénomènes de l'atmosphère. 7e édit.
Zurcher et Margollé. Télescope et microscope. 3e édit.
— Les phénomènes célestes. 2e éd.

BIBLIOTHÈQUE
DE PHILOSOPHIE CONTEMPORAINE

VOLUMES IN-16.

Brochés, 2 fr. 50.

Derniers volumes publiés :

Lord Avebury (Sir John Lubbock).
Paix et bonh. ur.
G. Compayré.
L'adolescence. 2e edit.
J. Delvolve.
Rationalisme et tradition.
Ch. Dunan.
Les deux idéalismes.
G. Dromard.
Les mensonges de la vie intérieure.
A. Joussain.
Le fondement psychologique de la morale.
N. Kostyleff.
La crise de la psychologie expérimentale.
P. Mendousse.
Du dressage à l'éducation.
D. Parodi.
Le problème moral et la pensée contemporaine.
Fr. Paulhan.
La logique de la Contradition.
Péladan.
La philosophie de Léonard de Vinci.
Dr J. Philippe et Dr G. Paul Boncour.
L'éducation des anormaux.
Fr. Queyrat.
La curiosité.
Th. Ribot.
Problèmes de psychologie affective.
Seillière.
Introduction à la philosophie de l'impérialisme.

Alaux.
Philosophie de Victor Cousin.
R. Allier.
Philosophie d'Ernest Renan. 3e éd.
L. Arréat.
La morale dans le drame. 3e édit.
Mémoire et imagination. 2e édit.
Les croyances de demain.
Dix ans de philosophie (1890-1900).
Le sentiment religieux en France.
Art et psychologie individuelle.
G. Aslan.
Expérience et Invention en morale.
G. Ballet.
Langage intérieur et aphasie. 2e éd.
A. Bayet.
La morale scientifique. 2e édit.
Beaussire.
Antécédents de l'hégélianisme.
Bergson.
Le rire. 6e édit.
Binet.
Psychologie du raisonnement. 4e éd.
Hervé Blondel.
Les approximations de la vérité.
C. Bos.
Psychologie de la croyance. 2e éd.
Pessimisme, féminisme, moralisme.
M. Boucher.
Essai sur l'hyperespace. 2e éd.
C. Bouglé.
Les sciences sociales en Allemagne.
Qu'est-ce que la sociologie? 2e éd.
J. Bourdeau.
Les maîtres de la pensée. 6e éd.
Socialistes et sociologues. 2e édit.
Pragmatisme et modernisme.
E. Boutroux.
Conting. des lois de la nature. 6e éd.
Brunschvicg.
Introd. à la vie de l'esprit. 2e éd.
L'idéalisme contemporain.
C. Coignet.
Protestantisme français au XIXe siècle
G. Compayré.
L'adolescence.
Coste.
Dieu et l'âme. 2e édit.
Em. Cramaussel.
Le premier éveil intellectuel de l'enfant. 2e édit.
A. Cresson.
Bases de la philos. naturaliste.
Le malaise de la pensée philos.
La morale de Kant. 2e éd.
G. Danville.
Psychologie de l'amour. 5e édit.
L. Dauriac.
La psychol. dans l'Opéra français.

J. Delvolvé.
L'organisation de la conscience morale.

L. Dugas.
Psittacisme et pensée symbolique.
La timidité. 5e édit.
Psychologie du rire. 2e édit.
L'absolu.

L. Duguit.
Le droit social, le droit individuel et la transformation de l'État. 2e éd.

G. Dumas.
Le sourire.

Dunan.
Théorie psychologique de l'espace.

Duprat.
Les causes sociales de la folie.
Le mensonge. 2e édit.

Durand (DE GROS).
Philosophie morale et sociale.

E. Durkheim.
Les règles de la méthode sociol. 5e éd.

E. d'Eichthal.
Cor. de S. Mill et G. d'Eichthal.
Pages sociales.

Encausse (PAPUS).
Occultisme et spiritualisme. 2e éd.

A. Espinas.
La philos. expériment. en Italie.

E. Faivre.
De la variabilité des espèces.

Ch. Féré.
Sensation et mouvement. 2e édit.
Dégénérescence et criminalité. 4e éd.

E. Ferri.
Les criminels dans l'art.

Fierens-Gevaert.
Essai sur l'art contemporain. 2e éd.
La tristesse contemporaine. 5e éd.
Psychol. d'une ville. Bruges. 3e éd.
Nouveaux essais sur l'art contemp.

Maurice de Fleury.
L'âme du criminel. 2e éd.

Fonsegrive.
La causalité efficiente.

A. Fouillée.
Propriété sociale et démocratie. 4e édit.

E. Fournière.
Essai sur l'individualisme. 2e édit.

Gauckler.
Le beau et son histoire.

G. Geley.
L'être subconscient. 2e édit.

J. Girod.
Démocratie, patrie et humanité.

E. Goblot.
Justice et liberté. 2e édit.

A. Godfernaux.
Le sentiment et la pensée. 2e édit.

J. Grasset.
Les limites de la biologie. 6e édit.

G. de Greef.
Les lois sociologiques. 4e édit.

Guyau.
La genèse de l'idée de temps. 2e éd.

E. de Hartmann.
La religion de l'avenir. 7e édition.
Le Darwinisme. 9e édition.

R. C. Herckenrath.
Probl. d'esthétique et de morale.

Marie Jaëll.
L'intelligence et le rythme dans les mouvements artistiques.

W. James.
La théorie de l'émotion. 3e édit.

Paul Janet.
La philosophie de Lamennais.

Jankelevitch.
Nature et société.

A. Joussain.
Le fondement psychologique de la morale.

J. Lachelier.
Du fondement de l'induction. 5e éd.
Études sur le syllogisme.

C. Laisant.
L'Éducation fondée sur la science. 3e éd.

Mme Lampérière.
Le rôle social de la femme.

A. Landry.
La responsabilité pénale.

Lange.
Les émotions. 2e édit.

Lapie.
La justice par l'État.

Laugel.
L'optique et les arts.

Gustave Le Bon.
Lois psychol. de l'évol. des peuples. 10e éd.
Psychologie des foules. 16e éd.

F. Le Dantec.
Le déterminisme biologique. 3e éd.
L'individualité et l'erreur individualiste. 3e édit.
Lamarckiens et darwiniens. 3e éd.

G. Lefèvre.
Obligation morale et idéalisme.

Liard.
Les logiciens anglais contem. 5e éd.
Définitions géométriques. 3e édit.

H. Lichtenberger.
La philosophie de Nietzsche. 12e éd.
Aphorismes de Nietzsche. 5e éd.

O. Lodge.
La vie et la matière. 2e édit.

John Lubbock.
Le bonheur de vivre. 2 vol. 11e éd.
L'emploi de la vie. 7e édit.

G. Lyon.
La philosophie de Hobbes.
E. Marguery.
L'œuvre d'art et l'évolution. 2e édit.
Mauxion.
L'éducation par l'instruction. 2e éd.
Nature et éléments de la moralité.
G. Milhaud.
Les conditions et les limites de la certitude logique. 2e édit.
Le rationnel.
Mosso.
La peur. 4e éd.
La fatigue intellect. et phys. 6e éd.
E. Murisier.
Les mal. du sent. religieux. 3e éd.
A. Naville.
Nouvelle classif. des sciences. 2e éd.
Max Nordau.
Paradoxes psychologiques. 6e éd.
Paradoxes sociologiques. 6e édit.
Psycho-physiologie du génie. 4e éd.
Novicow.
L'avenir de la race blanche. 2e édit.
Ossip-Lourié.
Pensées de Tolstoï. 3e édit.
Philosophie de Tolstoï. 2e édit.
La philos. soc. dans le théât. d'Ibsen. 2e édit.
Nouvelles pensées de Tolstoï.
Le bonheur et l'intelligence.
Croyance religieuse et croyance intellectuelle.
G. Palante.
Précis de sociologie. 4e édit.
La sensibilité individualiste.
W.-R. Paterson (Swift).
L'éternel conflit.
Paulhan.
Les phénomènes affectifs. 2e édit.
Psychologie de l'invention. 2e édit.
Analystes et esprits synthétiques.
La fonction de la mémoire.
La morale de l'ironie.
J. Philippe.
L'image mentale.
J. Philippe et G. Paul-Boncour.
Les anomalies mentales chez les écoliers. 2e édit.
F. Pillon.
La philosophie de Charles Secrétan.
Pioger.
Le monde physique.
L. Proal.
L'éducation et le suicide des enfants.
Queyrat.
L'imagination chez l'enfant. 4e édit.
L'abstraction. 2e édit.
Les caractères et l'éducation morale. 4 éd.
La logique chez l'enfant. 3e éd.
Les jeux des enfants. 2e édit.
G. Rageot.
Les savants et la philosophie.
P. Regnaud.
Précis de logique évolutionniste.
Comment naissent les mythes.
G. Renard.
Le régime socialiste. 6e édit.
A. Réville.
Divinité de Jésus-Christ. 4e éd.
A. Rey.
L'énergétique et le mécanisme.
Th. Ribot.
La philos. de Schopenhauer. 12e éd.
Les maladies de la mémoire. 21e éd.
Les maladies de la volonté. 26e éd.
Les mal. de la personnalité. 14e édit.
La psychologie de l'attention. 11e éd.
G. Richard.
Socialisme et science sociale. 3e éd.
Ch. Richet.
Psychologie générale. 8e éd.
De Roberty.
L'agnosticisme. 2e édit.
La recherche de l'Unité.
Psychisme social.
Fondements de l'éthique.
Constitution de l'éthique.
Frédéric Nietzsche.
E. Roerich.
L'attention spontanée et volontaire.
J. Rogues de Fursac.
Mouvement mystique contemp.
Roisel.
De la substance.
L'idée spiritualiste. 2e édit.
Roussel-Despierres.
L'idéal esthétique.
Rzewuski.
L'optimisme de Schopenhauer.
Schopenhauer.
Le libre arbitre. 11e édition.
Le fondement de la morale. 11e éd.
Pensées et fragments. 24e édition.
Ecrivains et style. 2e édit.
Sur la religion. 2e édit.
Philosophie et philosophes.
Ethique, droit et politique.
Métaphysique et esthétique.
P. Sollier.
Les phénomènes d'autoscopie.
P. Souriau.
La rêverie esthétique.

Herbert Spencer.
Classification des sciences. 9e édit.
L'individu contre l'Etat. 8e éd.
L'association en psychologie.

Stuart Mill.
Correspondance avec G. d'Eichthal.
Auguste Comte et la philosophie positive. 8e édition.
L'utilitarisme. 6e édition.
La liberté. 3e édit.

Sully Prudhomme.
Psychologie du libre arbitre.

Sully Prudhomme et Ch. Richet.
Le probl. des causes finales. 4e éd.

Tanon.
L'évol. du droit et la consc. soc. 3e éd.

Tarde.
La criminalité comparée. 7e éd.
Les transformations du droit. 6e éd.
Les lois sociales. 6e édit.

J. Taussat.
Le monisme et l'animisme.

Thamin.
Éducation et positivisme. 3e éd.

P.-F. Thomas.
La suggestion, son rôle. 5e édit.
Morale et éducation. 2e éd.

Wundt.
Hypnotisme et suggestion. 4e édit.

Zeller.
Christ. Baur et l'école de Tubingue.

Th. Ziegler.
La question sociale 4e éd.

VOLUMES IN-8.

Brochés, à 3.75, 5, 7.50 et 10 fr.

Derniers volumes publiés :

R. Brugeilles.
Le droit et la sociologie. 3 fr. 75

L. Cellérier.
Esquisse d'une science pédagogique. 7 fr. 50

E. de Cyon.
Dieu et science. 7 fr. 50

A. Darbon.
L'Explication mécanique et le nominalisme. 3 fr. 75

J. Dubois.
Le problème pédagogique. 7 fr. 50

E. Durkheim.
L'année sociologique, tome XI, 1906-1909. 15 fr.

H. Ebbinghaus.
Précis de psychologie. 5 fr.

R. Eucken.
Les grands courants de la pensée contemporaine. 10 fr.

A. Fouillée.
La démocratie politique et sociale en France. 3 fr. 75

J.-J. Gourd.
Philosophie de la religion. 5 fr.

O. Hamelin.
Le système de Descartes. 7 fr. 50

Ch. Lalo.
Les sentiments esthétiques. 5 fr.

G. Lechalas.
Étude sur l'espace et le temps. 2e édition. 5 fr.

L. Lévy-Bruhl.
Les fonctions mentales dans les sociétés inférieures. 7 fr. 50

A. Matagrin.
La psychologie sociale de Gabriel Tarde. 5 fr.

P. Mendousse.
L'âme de l'adolescent. 5 fr.

Nordau.
Le sens de l'histoire. 7 fr. 50

J. Novicow.
La critique du Darwinisme social. 7 fr. 50

C. Piat.
La morale du bonheur. 5 fr.

F. Pillon.
L'année philosophique, 20e année, 1909. 5 fr.

Ed. Roehrich.
Philosophie de l'éducation. 5 fr.

Jean d'Udine.
L'art et le geste. 5 fr.

Ch. Adam.
La philosophie en France (première moitié du XIXe siècle). 7 fr. 50

Arréat.
Psychologie du peintre. 5 fr.

Dr L. Aubry.
La contagion du meurtre. 5 fr.

Alex. Bain.
La logique inductive et déductive. 5e édit. 2 vol. 20 fr.

J.-M. Baldwin.
Le développement mental chez l'enfant et dans la race. 7 fr. 50

J. Bardoux.
Psychol. de l'Angleterre contemp. (*les crises belliqueuses*). 7 fr. 50
Psychologie de l'Angleterre contemporaine (*les crises politiques*). 5 fr.

Barthélemy Saint-Hilaire.
La philosophie dans ses rapports avec les sciences et la religion. 5 fr.

Barzelotti.
La philosophie de H. Taine. 7 fr. 50

A. Bayet.
L'idée de bien. 3 fr. 75

Bazaillas.
Musique et inconscience. 5 fr.
La vie personnelle. 5 fr.

G. Belot.
Études de morale positive. 7 fr. 50

H. Bergson.
Essai sur les données immédiates de la conscience. 7e édit. 3 fr. 75
Matière et mémoire. 6e édit. 5 fr.
L'évolution créatrice. 7e éd. 7 fr. 50

R. Berthelot.
Evolutionnisme et platonisme. 5 fr.

A. Bertrand.
L'enseignement intégral. 5 fr.
Les études dans la démocratie. 5 fr.

A. Binet.
Les révélations de l'écriture. 5 fr.

C. Bloch.
La philosophie de Newton. 10 fr.

J.-H. Boex-Borel.
(*J.-H. Rosny aîné*).
Le pluralisme. 5 fr.

Em. Boirac.
L'idée du phénomène. 5 fr.
La psychologie inconnue. 5 fr.

Bouglé.
Les idées égalitaires. 2e éd. 3 fr. 75
Essais sur le régime des castes. 5 fr.

L. Bourdeau.
Le problème de la mort. 4e éd. 5 fr.
Le problème de la vie. 7 fr. 50

Bourdon.
L'expression des émotions. 7 fr. 50

Em. Boutroux.
Études d'histoire de la philosophie. 2e édit. 7 fr. 50

Braunschvig.
Le sentiment du beau et le sentiment politique. 7 fr. 50

L. Bray.
Du beau. 5 fr.

Brochard.
De l'erreur. 2e éd. 5 fr.

M. Brunschvicg.
Spinoza. 2e édit. 3 fr. 75
La modalité du jugement. 5 fr.

L. Carrau.
Philosophie religieuse en Angleterre. 5 fr.

Ch. Chabot.
Nature et moralité. 5 fr.

A. Chide.
Le mobilisme moderne. 5 fr.

Clay.
L'alternative. 2e éd. 10 fr.

Collins.
Résumé de la phil. de H. Spencer. 4e éd. 10 fr.

Cosentini.
La sociologie génétique. 3 fr. 75

A. Coste.
Principes d'une sociol. obj. 3 fr. 75
L'expérience des peuples. 10 fr.

C. Couturat.
Les principes des mathématiques. 5 f.

Crépieux-Jamin.
L'écriture et le caractère. 5e éd. 7.50

A. Cresson.
Morale de la raison théorique. 5 fr.

Dauriac.
Essai sur l'esprit musical. 5 fr.

H. Delacroix.
Etudes d'histoire et de psychologie du mysticisme. 10 fr.

Delbos.
Philos. pratique de Kant. 12 fr. 50

J. Delvaille.
La vie sociale et l'éducation. 3 fr. 75

J. Delvolve.
Religion, critique et philosophie positive chez Bayle. 7 fr. 50

Draghicesco.
L'individu dans le déterminisme social. 7 fr. 50
Le problème de la conscience. 3 fr. 75

L. Dugas.
Le problème de l'éducat. 2e éd. 5 fr.

G. Dumas.
St-Simon et Auguste Comte. 5 fr

G.-L. Duprat.
L'instabilité mentale. 5 fr.

Duproix.
Kant et Fichte. 2e édit. 5 fr.

Durand (de Gros).
Taxinomie générale. 5 fr.
Esthétique et morale. 5 fr.
Variétés philosophiques. 2e éd. 5 fr.

E. Durkheim.
De la div. du trav. soc. 2e éd. 7 fr. 50
Le suicide, étude sociolog. 7 fr. 50
L'année sociologique. 10 volumes :
1re à 5e années. Chacune. 10 fr.
6e à 10e. Chacune. 12 fr. 50

V. Egger.
La parole intérieure. 2e éd. 5 fr.

Dwelshauvers.
La synthèse mentale. 5 fr.

A. Espinas.
La philosophie sociale au XVIIIe siècle et la Révolution. 7 fr. 50

Enriques.
Les problèmes de la science et la logique. 3 fr. 75

F. Evellin.
La raison pure et les antinomies. 5 fr.

G. Ferrero.
Les lois psychologiques du symbolisme. 5 fr.

Enrico Ferri.
La sociologie criminelle. 10 fr.

Louis Ferri.
La psychologie de l'association, depuis Hobbes. 7 fr. 50

J. Finot.
Le préjugé des races. 3e éd. 7 fr. 50
Philos. de la longévité. 12e éd. 5 fr.

Fonsegrive.
Le libre arbitre. 2e éd. 10 fr.

M. Foucault.
La psychophysique. 7 fr. 50
Le rêve. 5 fr.

Alf. Fouillée.
Liberté et déterminisme. 5e éd. 7 fr. 50
Critique des systèmes de morale contemporains. 5e éd. 7 fr. 50
La morale, l'art et la religion, d'après Guyau. 6e éd. 3 fr. 75
L'avenir de la métaphys. 2e éd. 5 fr.
Évolutionnisme des idées-forces. 4e éd. 7 fr. 50
La psychologie des idées-forces. 2e édit. 2 vol. 15 fr.
Tempérament et caractère. 3e éd. 7 fr. 50
Le mouvement idéaliste. 2e éd. 7 fr. 50
Le mouvement positiviste. 2e éd. 7.50
Psych. du peuple français. 3e éd. 7.50
La France au point de vue moral. 3e édit. 7 fr. 50
Esquisse psychologique des peuples européens. 4e édit. 10 fr.
Nietzsche et l'immoralisme. 2e éd. 5 f.
Le moralisme de Kant et l'amoralisme contemporain. 2e éd. 7 fr. 50
Eléments sociol. de la morale. 2e édit. 7 fr. 50
La morale des idées-forces. 7 fr. 50
Le socialisme et la sociologie réformiste. 7 fr. 50

E. Fournière.
Théories social. au XIXe siècle. 7 fr. 50

G. Fulliquet.
L'obligation morale. 7 fr. 50

Garofalo.
La criminologie. 5e édit. 7 fr. 50
La superstition socialiste. 5 fr.

L. Gérard-Varet.
L'ignorance et l'irréflexion. 5 fr.

E. Gley.
Études de psycho-physiologie. 5 fr.

G. Gory.
L'immanence de la raison dans la connaissance sensible. 5 fr.

R. de la Grasserie.
De la psychologie des religions. 5 fr.

J. Grasset.
Demifous et demiresponsables. 5 fr.
Introduction physiologique à l'étude de la philosophie. 2e éd. 5 fr.

G. de Greef.
Le transformisme social. 2e éd. 7 fr. 50
La sociologie économique. 3 fr. 75

K. Groos.
Les jeux des animaux. 7 fr. 50

Gurney, Myers et Podmore
Les hallucin. télépath. 4e éd. 7 fr. 50

Guyau.
La morale angl. cont. 5e éd. 7 fr. 50
Les problèmes de l'esthétique contemporaine. 6e éd. 5 fr.
Esquisse d'une morale sans obligation ni sanction. 9e éd. 5 fr.
L'irréligion de l'avenir. 13e éd. 7 fr. 50
L'art au point de vue sociol. 8e éd. 7 fr. 50
Éducation et hérédité. 10e éd. 5 fr.

E. Halévy.
La form. du radicalisme philos.
I. *La jeunesse de Bentham.* 7 fr. 50
II. *Evol. de la doctr. utilitaire*, 1789-1815. 7 fr. 50
III. *Le radicalisme philos.* 7 fr. 50

O. Hamelin.
Les éléments de la représentation. 7 fr. 50

Hannequin.
L'hypoth. des atomes. 2e éd. 7 fr. 50
Etudes d'histoire des sciences et d'histoire de la philosophie. 2 vol. 15 fr.

P. Hartenberg.
Les timides et la timidité. 3e éd. 5 fr.
Physionomie et caractère. 5 fr.

Hébert.
Evolut. de la foi catholique. 5 fr.
Le divin. 5 fr.

C. Hémon.
Philos. de Sully Prudhomme. 7 fr. 50

Hermant et Van de Waele

Les principales théories de la logique contemporaine. 5 fr.

G. Hirth.

Physiologie de l'art. 5 fr.

H. Höffding.

Esquisse d'une psychologie fondée sur l'expérience. 4e édit. 7 fr. 50

Hist. de la philos. moderne. 2e édit. 2 vol. 20 fr.

Philosophie de la religion. 7 fr. 50

Hubert et Mauss.

Mélanges d'histoire des religions. 5 fr.

Ioteyko et Stefanowska.

Psycho-physiologie de la douleur. 5 fr.

Isambert.

Les idées socialistes en France (1815-1848). 7 fr. 50

Izoulet.

La cité moderne. 7e édit. 10 fr.

Jacoby.

La sélect. chez l'homme. 2e éd. 10 fr.

Paul Janet.

OEuvres philosophiques de Leibniz. 2e édition. 2 vol. 20 fr.

Pierre Janet.

L'automatisme psychol. 6e éd. 7 fr. 50

J. Jastrow.

La subconscience. 7 fr. 50

J. Jaurès.

Réalité du monde sensible. 2e édit. 7 fr. 50

Karppe.

Études d'hist. de la philos. 3 fr. 75

A. Keim.

Helvétius. 10 fr.

P. Lacombe.

Individus et sociétés selon Taine. 7 fr. 50

A. Lalande.

La dissolution opposée à l'évolution. 7 fr. 50

Ch. Lalo.

Esthétique musicale scientifique. 5 f.

L'esthétique expérim. cont. 3 fr. 75

A. Landry.

Principes de morale rationnelle. 5 fr.

De Lanessan.

La morale naturelle. 10 fr.

La morale des religions. 10 fr.

P. Lapie.

Logique de la volonté. 7 fr. 50

Lauvrière.

Philosophes contemporains. 2e édit. 3 fr. 75

E. de Laveleye.

De la propriété et de ses formes primitives. 5e édit. 10 fr.

Le gouvernement dans la démocratie. 3e éd. 2 vol. 15 fr.

M.-A. Leblond.

L'idéal du XIXe siècle. 5 fr.

Gustave Le Bon.

Psych. du socialisme. 6e éd. 7 fr. 50

G. Lechalas.

Études esthétiques. 5 fr.

Lechartier.

David Hume, moraliste et sociologue. 5 fr.

Leclère.

Le droit d'affirmer. 5 fr.

F. Le Dantec.

L'unité dans l'être vivant. 7 fr. 50

Limites du connaissable. 3e édit. 3 fr. 75

Xavier Léon.

La philosophie de Fichte. 10 fr.

Leroy (E.-B.).

Le langage. 5 fr.

A. Lévy.

La philosophie de Feuerbach. 10 fr.

Edgar Poë. Sa vie. Son œuvre. 10 fr.

L. Lévy-Bruhl.

La philosophie de Jacobi. 5 fr.

Lettres de Stuart Mill à Comte. 10 fr.

La philos. d'Aug. Comte. 2e éd. 7 fr. 50

La morale et la science des mœurs. 4e éd. 5 fr.

Liard.

Science positive et métaphysique. 4e édit. 7 fr. 50

Descartes. 2e édit. 5 fr.

H. Lichtenberger.

Richard Wagner, poète et penseur. 5e édit. 10 fr.

Henri Heine penseur. 3 fr. 75

Lombroso.

La femme criminelle et la prostituée 1 vol. avec planches. 15 fr.

Le crime polit. et les révol. 2 v. 15 f.

L'homme criminel. 3e édit. 2 vol., avec atlas. 36 fr.

Le crime. 2e éd. 10 fr.

L'homme de génie (avec planches). 4e édit. 10 fr.

E. Lubac.

Système de psychol. rationn. 3 fr. 75

G. Luquet.

Idées générales de psychol. 5 fr.

G. Lyon.

L'idéalisme en Angleterre au XVIIIe siècle. 7 fr. 50

Enseignement et religion. 3 fr. 75

P. Malapert.
Les éléments du caractère. 2e éd. 5 fr.
Marion.
La solidarité morale. 6e édit. 5 fr.
Fr. Martin.
La perception extérieure et la science positive. 5 fr.
J. Maxwell.
Les phénomènes psych. 4e éd. 5 fr.
E. Meyerson.
Identité et réalité. 7 fr. 50
Max Muller.
Nouv. études de mythol. 12 fr. 50
Myers.
La personnalité humaine. 3e éd. 7.50
E. Naville.
La logique de l'hypothèse. 2e éd. 5 fr.
La définition de la philosophie. 5 fr.
Les philosophies négatives. 5 fr.
Le libre arbitre. 2e édition. 5 fr.
Les philosophies affirmatives. 7 fr. 50
J.-P. Nayrac.
L'attention. 3 fr. 75
Max Nordau.
Dégénérescence. 2 v. 7e éd. 17 fr. 50
Les mensonges conventionnels de notre civilisation. 10e éd. 5 fr.
Vus du dehors. 5 fr.
Novicow.
Luttes entre soc. humaines. 2e éd. 10 f.
Gaspillages des soc. mod. 2e éd. 5 fr.
Justice et expansion de la vie. 7 fr. 50
H. Oldenberg.
Le Bouddha. 2e éd. 7 fr. 50
La religion du Véda. 10 fr.
Ossip-Lourié.
La philosophie russe contemp. 5 fr.
Psychol. des romanciers russes au XIXe siècle. 7 fr. 50
Ouvré.
Form. littér. de la pensée grecq. 10 fr.
G. Palante.
Combat pour l'individu. 3 fr. 75
Fr. Paulhan.
Les caractères. 3e édition. 5 fr.
Les mensonges du caractère. 5 fr.
Le mensonge de l'art. 5 fr.
Payot.
L'éducation de la volonté. 34e éd. 5 fr.
La croyance. 3e éd. 5 fr.
Jean Pérès.
L'art et le réel. 3 fr. 75
Bernard Perez.
Les trois premières années de l'enfant. 5e édit. 5 fr.
L'enfant de 3 à 7 ans. 4e éd. 5 fr.
L'éd. mor. dès le berceau. 4e éd. 5 fr.
L'éd. intell. dès le berceau. 2e éd. 5 fr.
C. Piat.
La personne humaine. 7 fr. 50
Destinée de l'homme. 5 fr.
Picavet.
Les idéologues. 10 fr.
Piderit.
La mimique et la physiognomonie, avec 95 fig. 5 fr.
Pillon.
L'année philos. 20 vol., chacun. 5 fr.
J. Pioger.
La vie et la pensée. 5 fr.
La vie sociale, la morale et le progrès. 5 fr.
L. Prat.
Le caractère empirique et la personne. 7 fr. 50
Preyer.
Éléments de physiologie. 5 fr.
L. Proal.
Le crime et la peine. 3e éd. 10 fr.
La criminalité politique. 2e éd. 5 fr.
Le crime et le suicide passionn. 10 f.
G. Rageot.
Le succès. 3 fr. 75
F. Rauh.
De la méthode dans la psychologie des sentiments. 2e éd. 5 fr.
L'expérience morale. 3 fr. 75
Récéjac.
La connaissance mystique. 5 fr.
G. Renard.
La méthode scientifique de l'histoire littéraire. 10 fr.
Renouvier.
Les dilem. de la métaph. pure. 5 fr.
Hist. et solut. des problèmes métaphysiques. 7 fr. 50
Le personnalisme. 10 fr.
Critique de la doctrine de Kant. 7.50
Science de la morale. Nouvelle édit. 2 vol. 15 fr.
G. Revault d'Allonnes.
Psychologie d'une religion. 5 fr.
Les inclinations. 3 fr. 75
A. Rey.
La théorie de la physique chez les physiciens contemp. 7 fr. 50
Ribéry.
Classification des caractères. 3 fr. 75
Th. Ribot.
L'hérédité psycholog. 9e éd. 7 fr. 50
La psychologie anglaise contemporaine. 3e éd. 7 fr. 50
La psychologie allemande contemporaine. 7e éd. 7 fr. 50
La psych. des sentim. 7e éd. 7 fr. 50
L'évol. des idées générales. 3e éd. 5 fr.
L'imagination créatrice. 3e éd. 5 fr.
Logique des sentiments. 2e éd. 3 f. 75
Essai sur les passions. 3e éd. 3 fr. 75
Ricardou.
De l'idéal. 5 fr.

G. Richard.
L'idée d'évolution dans la nature et dans l'histoire. 7 fr. 50
H. Riemann.
Elém. de l'esthétiq. musicale. 5 fr.
E. Rignano.
Transmissibilité des caractères acquis. 5 fr.
A. Rivaud.
Essence et existence chez Spinoza. 3 fr. 75
E. de Roberty.
Ancienne et nouvelle philos. 7 fr. 50
La philosophie du siècle. 5 fr.
Nouveau programme de sociol. 5 fr.
Sociologie de l'action. 3 fr. 75
G. Rodrigues.
Le problème de l'action. 3 fr. 75
F. Roussel-Despierres.
Liberté et beauté. 7 fr. 50
Romanes.
L'évol. ment. chez l'homme. 7 fr. 50
Russell.
La philosophie de Leibniz. 3 fr. 75
Ruyssen.
Évolut. psychol. du jugement. 5 fr.
A. Sabatier.
Philosophie de l'effort. 2e éd. 7 fr. 50
Emile Saigey.
La physique de Voltaire. 5 fr.
G. Saint-Paul.
Le langage intérieur. 5 fr.
E. Sanz y Escartin.
L'individu et la réforme sociale. 7.50
F. Schiller.
Etudes sur l'humanisme. 10 fr.
A. Schinz.
Anti-pragmatisme. 5 fr.
Schopenhauer.
Aphorismes sur la sagesse dans la vie. 9e éd. 5 fr.
Le monde comme volonté et représentation. 5e éd. 3 vol. 22 fr. 50
Séailles.
Ess. sur le génie dans l'art. 2e éd. 5 fr.
Philosoph. de Renouvier. 7 fr. 50
Sighele.
La foule criminelle. 2e édit. 5 fr.
Sollier.
Psychologie de l'idiot et de l'imbécile. 2e éd. 5 fr.
Le problème de la mémoire. 3 fr 75
Le mécanisme des émotions. 5 fr.
Le doute. 7 fr. 50
Souriau.
L'esthétique du mouvement. 5 fr.
La beauté rationnelle. 10 fr.
La suggestion dans l'art. 2e édit. 5 fr.

Spencer (Herbert).
Les premiers principes. 11e éd. 10 fr.
Principes de psychologie. 2 vol. 20 fr.
Princip. de biologie. 6e éd. 2 v. 20 fr.
Princip. de sociol. 5 vol. 43 fr. 75
I. *Données de la sociologie*, 10 fr. — II. *Inductions de la sociologie. Relations domestiques*, 7 fr. 50. — III. *Institutions cérémonielles et politiques*, 15 fr. — IV. *Institutions ecclésiastiques*, 3 fr. 75. — V. *Institutions professionnelles*, 7 fr. 50.
Justice. 3e éd. 7 fr. 50
Rôle moral de la bienfaisance. 7.50
Morale des différents peuples. 7.50
Problèmes de morale et de sociologie. 2e éd. 7 fr. 50
Essais sur le progrès. 5e éd. 7 fr. 50
Essais de politique. 4e éd. 7 fr. 50
Essais scientifiques. 3e éd. 7 fr. 50
De l'éducation. 13e édit. 5 fr.
Une autobiographie. 10 fr.
P. Stapfer.
Questions esthétiques et religieuses 3 fr. 75
Stein.
La question sociale au point de vue philosophique. 10 fr.
Stuart Mill.
Mes mémoires. 5e éd. 5 fr.
Système de logique. 2 vol. 20 fr.
Essais sur la religion. 4e édit. 5 fr.
Lettres à Auguste Comte.
James Sully.
Le pessimisme. 2e éd. 7 fr. 50
Essai sur le rire. 7 fr. 50
Sully Prudhomme.
La vraie religion selon Pascal. 7 f. 50
Le lien social. 3 fr. 75
G. Tarde.
La logique sociale. 3e édit. 7 fr. 50
Les lois de l'imitation. 5e éd. 7 fr. 50
L'opposition universelle. 7 fr. 50
L'opinion et la foule. 3e édit. 5 fr.
Em. Tardieu.
L'ennui. 5 fr.
P.-Félix Thomas.
L'éducation des sentiments. 5e éd. 5 fr.
Pierre Leroux. Sa philosophie. 5 fr.
P. Tisserand.
L'anthropologie de Maine de Biran. 10 fr.
Et. Vacherot.
Essais de philosophie critique. 7 f. 50
La religion. 7 fr. 50
I. Waynbaum
La physionomie humaine. 5 fr.
L. Weber.
Vers le positivisme absolu par l'idéalisme. 7 fr. 50

ÉCONOMIE POLITIQUE — SCIENCE FINANCIÈRE

COLLECTION DES PRINCIPAUX ÉCONOMISTES

Enrichie de commentaires, de notes explicatives et de notices historiques

(COLLECTION GUILLAUMIN.)

MÉLANGES (1re PARTIE)

David Hume. *Essai sur le commerce, le luxe, l'argent, les impôts, le crédit public, sur la balance du commerce, la jalousie commerciale, la population des nations anciennes.* — **V. de Forbonnais.** *Principes économiques.* — **Condillac.** *Le commerce et le gouvernement.* — **Condorcet.** *Lettres d'un laboureur de Picardie à* M. N*** (Necker). — *Réflexions sur l'esclavage des nègres.* — *Réflexions sur la justice criminelle.* — *De l'influence de la révolution d'Amérique sur l'Europe.* — *De l'impôt progressif.* — **Lavoisier.** *De la richesse territoriale du royaume de France.* — **Franklin.** *La science du bonhomme Richard* et ses autres opuscules. 1 vol. grand in-8. . . . . 10 fr.

MÉLANGES (2e PARTIE)

Necker. *Sur la législation et le commerce des grains.* — L'abbé **Galiani.** *Dialogues sur le commerce des blés* avec la *Réfutation* de l'abbé **Morellet.** — **Montyon.** *Quelle influence ont les diverses espèces d'impôts sur la moralité, l'activité et l'industrie des peuples?* — **Bentham.** *Défense de l'usure.* 1 vol. gr. in-8. . . . . 10 fr.

RICARDO

Œuvres complètes. Les œuvres de Ricardo se composent : 1° des **Principes de l'économie politique et de l'impôt.** — 2° Des ouvrages ci-après : *De la protection accordée à l'agriculture.* — *Plan pour l'établissement d'une banque nationale.* — *Essai sur l'influence du bas prix des blés sur les profits du capital.* — *Proposition pour l'établissement d'une circulation monétaire économique et sûre.* — *Le haut prix des lingots est une preuve de la dépréciation des billets de banque.* — *Essai sur les emprunts publics*, avec des *notes.* 1 vol. in-8. . . . . 10 fr.

J.-B. SAY

Cours complet d'économie politique pratique. 2 vol. grand in-8. 20 fr.

J.-B. SAY

Œuvres diverses : *Catéchisme d'économie politique.* — *Lettres à Malthus et correspondance générale.* — *Olbie.* — *Petit volume.* — *Fragments et opuscules inédits.* 1 vol. grand in-8. . . . . 10 fr.

ADAM SMITH

Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations, traduction de G. GARNIER. 5e édition, augmentée. 2 vol. in-8. . . 16 fr.

DICTIONNAIRE DU COMMERCE

DE L'INDUSTRIE ET DE LA BANQUE

DIRECTEURS :

MM. Yves GUYOT et Arthur RAFFALOVICH

2 volumes grand in-8. Prix, brochés............................ 50 fr.
— — reliés............................ 58 fr.

Cet ouvrage peut s'acquérir en envoyant un mandat-poste de 10 fr., au reçu duquel est faite l'expédition du livre, et en payant le reste, soit 40 fr., en quatre traites de 10 fr. chacune, de deux mois en deux mois. (*Pour recevoir l'ouvrage relié ajouter 8 fr. au premier paiement.*)

COLLECTION DES ÉCONOMISTES
ET PUBLICISTES CONTEMPORAINS

FORMAT IN-8.

VOLUMES RÉCEMMENT PUBLIÉS

ANTOINE (Ch.). **Cours d'économie sociale.** 4e édition, revue et augmentée. 1 vol. in-8. 9 fr.

ARNAUNÉ (Aug.), ancien directeur de la Monnaie, conseiller maître à la Cour des comptes. **La monnaie, le crédit et le change.** 1 vol. in-8. 4e édition, revue et augmentée. . . . . 8 fr.

COLSON (C.), del'Institut. **Cours d'économie politique**, professé à l'École nationale des ponts et chaussées.

Livre I. — *Théorie générale des phénomènes économiques.* 2e édition revue et augmentée. . . . . 6 fr.
— II. — *Le travail et les questions ouvrières.* 3e tirage. . . 6 fr.
— III. — *La propriété des biens corporels et incorporels.* 2e tirge. 6 fr.
— IV. — *Les entreprises, le commerce et la circulation.* 2e tirge. 6 fr.
— V. — *Les finances publiques et le budget de la France.* . 6 fr.
— VI. — *Les travaux publics et les transports.* . . . . 6 fr.
— SUPPLÉMENT ANNUEL (1910) aux *Livres IV, V et VI*, broch. in-8. 1 fr.

COURCELLE-SENEUIL, de l'Institut. **Traité théorique et pratique des opérations de banque.** *Dixième édition, revue et mise à jour*, par A. LIESSE, professeur au Conservatoire des arts et métiers. 1 vol. in-8. . 9 fr.

EICHTHAL (Eugène d'), de l'Institut. **La formation des richesses et ses conditions sociales actuelles**, *notes d'économie politique.* . . 7 fr. 50

LEROY-BEAULIEU (P.), de l'Institut. **Traité théorique et pratique d'économie politique.** 5e édition. 5 vol. in-8. . . . . 36 fr.

MARTIN-SAINT-LÉON (E.), conservateur de la bibliothèque du Musée Social. **Histoire des corporations de métiers**, *depuis leurs origines jusqu'à leur suppression en 1791*, suivie d'une étude sur l'*Évolution de l'Idée corporative de 1791 à nos jours* et sur le *Mouvement syndical contemporain.* Deuxième édition, revue et mise au courant. 1 fort vol. in-8. (*Couronné par l'Académie française*) . . . . 10 fr.

NEYMARCK (A.). **Finances contemporaines.** — Tome I. *Trente années financières, 1872-1901.* 1 vol. in-8, 7 fr. 50. — Tome II. *Les budgets, 1872-1903.* 1 vol. in-8, 7 fr. 50. — Tome III. *Questions économiques et financières, 1872-1904.* 1 vol. in-8, 10 fr. — Tomes IV-V : *L'obsession fiscale, questions fiscales, propositions et projets relatifs aux impôts depuis 1871 jusqu'à nos jours.* 2 vol. in-8 (1907). . . . . 15 fr.

NOVICOW (J.). **Le problème de la misère et les phénomènes économiques naturels.** 1 vol. in-8. . . . . 7 fr. 50

PAUL-BONCOUR. **Le fédéralisme économique et le syndicalisme obligatoire**, préface de WALDECK-ROUSSEAU. 1 vol. in-8. 2e édit . . 6 fr.

RAFFALOVICH (A.). **Le marché financier.** France, Angleterre, Allemagne, Russie, Autriche, Japon, Suisse, Italie, Espagne, Etats-Unis. Questions monétaires. Métaux précieux. Années 1891. 1 vol. 5 fr. 1892. 1 vol. 5 fr. 1893 à 1894 1 vol. 6 fr. 1894-1895 à 1896-1897. Chacune 1 vol. 7 fr. 50; 1897-1898 à 1901-1902, chacune 1 vol. 10 fr. ; 1902-1903 à 1909-1910, chacune 1 vol. . . . . 12 fr.

STOURM de l'Institut. *Cours de finances.* **Le budget, son histoire et son mécanisme.** 6e édition. 1 vol. in-8. . . . . 10 fr.

WEULERSSE (G.). **Le mouvement physiocratique en France de 1856 à 1770** 2 vol. in-8 (1910). . . . . 25 fr.

PRÉCÉDEMMENT PARUS

BANFIELD, Prof à l'Univ. de Cambridge. **Organisation de l'industrie**, traduit par M. EMILE THOMAS. 1 vol. in-8. . . . . 6 fr.

BAUDRILLART (H.), de l'Institut. **Philosophie de l'économie politique.** *Des rapports de l'économie politique et de la morale.* 2e éd. in-8. 9 fr.

BLANQUI, de l'Institut. **Histoire de l'économie politique en Europe**, *depuis les Anciens jusqu'à nos jours*, 5e édition. 1 vol. in-8. . . 8 fr.

NOUEL (R.). — **Les Sociétés par actions**, *leur réforme*, préface de P. BAUDIN. 1 vol. in-16 . . . . 3 fr. 50

PAWLOWSKI (A.). — **La Confédération générale du travail.** *Ses origines, son organisation, ses tendances, ses moyens d'action et son avenir.* Préface de J. BOURDEAU. 1 vol. in-16 . . . . 2 fr. 50

PETIT (Ed.). — **De l'Ecole à la Cité.** *Études sur l'éducation populaire.* 1 vol. in-16 . . . . 3 fr. 50

Politique budgétaire en Europe (La). — *Les tendances actuelles, Allemagne, France, Grande-Bretagne, Empire Ottoman, Russie,* par MM. EMILE LOUBET, S.-A. HUSSEIN, HILMI PACHA, ANDRÉ LEBON, GEORGES BLONDEL, RAPHAEL-GEORGES LÉVY, A. RAFFALOVICH, CHARLES LAURENT, CHARLES PICOT, HENRI GANS. 1 vol. in-16 . . . . . 3 fr. 50

PRÉCÉDEMMENT PARUS

AUCUY (M.). **Les systèmes socialistes d'échange.** Avant-propos de M. A. DESCHAMPS, prof. à la Faculté de Droit de Paris. 1 vol. in-16 3 fr. 50

BASTIAT (Frédéric). **Œuvres complètes,** précédées d'une *Notice* sur sa vie et ses écrits. 7 vol. in-18. . . . . 24 fr. 50

I. *Correspondance.* — *Premiers écrits.* 3e édition, 3 fr. 50; — II. *Le Libre-Echange.* 3e édition, 3 fr. 50; — III. *Cobden et la Ligue.* 4e édition, 2 fr. 50; — IV et V. *Sophismes économiques.* — *Petits pamphlets.* 6e édit. 2 vol., 7 fr.; — VI. *Harmonies économiques.* 9e édition, 3 fr. 50; — VII. *Essais.* — *Ébauches.* — *Correspondance.* . . . . 3 fr. 50
Les tomes IV et V seuls ne se vendent que réunis.

CHALLAYE. **Syndicalisme révolutionnaire et syndicalisme réformiste.** 1 vol. in-16. . . . . 2 fr. 50

CIESZKOWSKI (A.). **Du crédit et de la circulation.** 3e édit. in-18. 3 fr. 50

COURCELLE-SENEUIL (J.-G.). **Traité théorique et pratique d'économie politique.** 3e édit. 2 vol. in-18 . . . . 7 fr.

— **La société moderne.** 1 vol. in-18. . . . . 5 fr.

DOLLEANS. **Robert Owen (1771-1858).** Avant-propos de M. E. FAGUET, de l'Académie française. 1 vol. in-18, avec gravures. . . . . 3 fr. 50

EICHTHAL (E. d'), de l'Institut. **La liberté individuelle du travail et les menaces du législateur.** 1 vol. in-16. . . . . 2 fr. 50

Forces productives de la France (Les). Conférences organisées par la Société des anciens élèves de l'Ecole libre des sciences politiques, par MM. P. BAUDIN, P. LEROY-BAULIEU, MILLERAND, ROUME, J. THIERRY, E. ALLIX, J.-C. CHARPENTIER, H. DE PEYERIMHOFF, P. DE ROUSIERS, D. ZOLLA. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50

FREEMAN (E.-A.). **Le développement de la constitution anglaise, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours.** 1 vol. in-18. . . 3 fr. 50

GAUTHIER (A.-E.), sénateur, ancien ministre. **La réforme fiscale par l'impôt sur le revenu.** 1 vol. in-18. . . . . 3 fr. 50

LIESSE, professeur au Conservatoire des arts et métiers. **La statistique, ses difficultés, ses procédés, ses résultats.** 1 vol. in-18. . . 2 fr. 50

— **Portraits de financiers.** OUVRARD, MOLLIEN, GAUDIN, BARON LOUIS, CORVETTO, LAFFITE, DE VILLÈLE. 1 vol. in-18 . . . . 3 fr. 50

MARGUERY (E.). **Le droit de propriété et le régime démocratique.** 1 vol. in-18. . . . . 2 fr. 50

MERLIN (R.), biblioth. archiviste du Musée social. **Le contrat de travail, les salaires, la participation aux bénéfices.** 1 v. in-18. . . . 2 fr. 50

MILHAUD (Mlle Caroline). **L'ouvrière en France,** *sa condition présente, réformes nécessaires.* 1 vol. in-18. . . . . 2 fr. 50

MILHAUD (Edg.), professeur d'économie politique à l'Université de Genève. **L'imposition de la rente.** *Les engagements de l'Etat, les intérêts du crédit public, l'égalité devant l'impôt.* 1 vol. in-16. . 3 fr. 50

MOLINARI (G. de), correspondant de l'Institut. **Questions économiques à l'ordre du jour.** 1 vol. in-18 . . . . 3 fr. 50

— **Les problèmes du XXe siècle.** 1 vol. in-18. . . . . 3 fr. 50

— **Théorie de l'Evolution.** *Economie de l'histoire.* 1 vol. in-16. 3 fr. 50

PIC (P.), professeur de législation industrielle à l'Université de Lyon. **La protection légale des travailleurs et le droit international ouvrier.** 1 vol. in-16 . . . . 2 fr. 50

STUART MILL (J.). **Le gouvernement représentatif.** Traduction et *Introduction*, par M. DUPONT-WHITE. 3e édition. 1 vol. in-18. 4 fr.

BLOCK (M.), de l'Institut. **Les progrès de la science économique depuis** Adam Smith. 2e édit. augmentée. 2 vol. in-8 . . . . 16 fr.
BLUNTSCHLI. **Le droit international codifié.** Traduit de l'allemand par M. C. Lardy. 5e édition, revue et augmentée. 1 vol. in-8. . . . 10 fr.
— **Théorie générale de l'Etat,** traduit de l'allemand par M. de Riedmatten. 3e édition. 1 vol. in-8.. . . . . 9 fr.
COURCELLE-SENEUIL, de l'Institut. **Traité théorique et pratique d'économie politique.** 3e édition, revue et corrigée. 2 vol. in-18. 7 fr.
COURTOIS (A.). **Histoire des banques en France.** 2e édition. 1 v. in-8. 8 fr. 50
FAUCHER (L.), de l'Institut. **Études sur l'Angleterre.** 2 vol. in-8. 6 fr.
FIX (Th.). **Observations sur l'état des classes ouvrières.** in-8. . 5 fr.
GROTIUS. **Le droit de la guerre et de la paix.** 3 vol. in-8. . 12 fr. 50
HAUTEFEUILLE. **Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime.** 3e édit. refondue. 3 forts vol. in-8. 22 fr. 50
— **Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international.** 2e édition. 1 vol. in-8. . . . . 7 fr. 50
LEROY-BEAULIEU (P.), de l'Institut. **Traité de la science des finances.** 7e édition, revue, corrigée et augmentée. 2 forts vol. in-8. . 25 fr.
— **Essai sur la répartition des richesses et sur la tendance à une moindre inégalité des conditions.** 3e édit., revue et corrigée. 1 vol. in-8. 9 fr.
— **L'Etat moderne et ses fonctions.** 3e édition. 1 vol. in-8. . . . 9 fr.
— **Le collectivisme,** *examen critique du nouveau socialisme. — L'Evolution du Socialisme depuis 1895. — Le syndicalisme.* 5e édit., revue et augmentée. 1 vol. in-8. . . . . 9 fr.
— **De la colonisation chez les peuples modernes.** 6e édition. 2 vol. in-8. 20 fr.
LIESSE (A.), professeur au Conservatoire national des arts et métiers. **Le travail** *aux points de vue scientifique, industriel et social.* 1 vol. in-8. . . . . 7 fr. 50
MORLEY (John). **La vie de Richard Cobden,** traduit par Sophie Raffalovich. 1 vol. in-8. . . . . 8 fr.
PASSY (H.), de l'Institut. **Des formes de gouvernement et des lois qui les régissent.** 2e édition. 1 vol. in-8. . . . . 7 fr. 50
PRADIER-FODERÉ. **Précis de droit administratif.** 7e édition, tenue au courant de la législation. 1 fort vol. in-8. . . . . 10 fr.
RICHARD (A.). **L'organisation collective du travail,** préface par Yves Guyot. 1 vol. grand in-8. . . . . 6 fr.
ROSSI (P.), de l'Institut. **Cours d'économie politique,** 5e édition. 4 vol. in-8. . . . . 15 fr.
— **Cours de droit constitutionnel,** 2e édition. 4 vol. in-8. . . . . 15 fr.
STOURM (R.), de l'Institut. **Les systèmes généraux d'impôts.** 3e édition revisée et mise au courant. 1 vol. in-8 . . . . . . *En préparation.*
VIGNES (Edouard). **Traité des impôts en France.** 4e édition, mise au courant de la législation, par M. Vergniaud. 2 vol. in-8. . . . 16 fr.
VILLEY (Ed.). **Principes d'Économie politique.** 3e édit. 1 vol. in-8. 10 fr.

BIBLIOTHÈQUE DES SCIENCES MORALES ET POLITIQUES

Format in-18 jésus.

VOLUMES RÉCEMMENT PUBLIÉS.

BOURDEAU (J.). — **Entre deux servitudes.** *Démocratie, socialisme, syndicalisme, impérialisme, les étapes de l'internationale socialiste, opinions de sociologues.* 1 vol. in.16. . . . . 3 fr. 50
BROUILHET (Ch.). — **Le conflit des doctrines dans l'économie politique contemporaine.** 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
DEPUICHAULT. — **La Fraude successorale par le procédé du compte-joint.** Préface de M. Paul Leroy-Beaulieu. 1 vol. in-16 . . . 3 fr. 50
DUGUIT (L.) — **Le droit social, le droit individuel et la transformation de l'Etat.** 1 vol. in-16, 2e édit. . . . . 2 fr. 50
LESEINE (L.) et SURET (L.). — **Introduction mathématique à l'étude de l'économie politique.** 1 vol. in-16 avec figures. . . . . 3 fr.

PETITE BIBLIOTHÈQUE
ÉCONOMIQUE
FRANÇAISE ET ÉTRANGÈRE

PUBLIÉE SOUS LA DIRECTION DE M. J. CHAILLEY-BERT

PRIX DE CHAQUE VOLUME IN-32, ORNÉ D'UN PORTRAIT
Cartonné toile. . . . . 2 fr. 50

XVIII VOLUMES PUBLIÉS

I. — VAUBAN. — **Dîme royale**, par G. Michel.
II. — BENTHAM. — **Principes de Législation**, par Mlle Raffalovich.
III. — HUME. — **Œuvre économique**, par Léon Say.
IV. — J.-B. SAY. — **Economie politique**, par H. Baudrillart, de l'Institut.
V. — ADAM SMITH. — **Richesse des Nations**, par Courcelle-Seneuil, de l'Institut. 2e édit.
VI. — SULLY. — **Économies royales**, par M. J. Chailley-Bert.
VII. — RICARDO. — **Rentes, Salaires et Profits**, par M. P. Beauregard, de l'Institut.
VIII. — TURGOT. — **Administration et Œuvres économiques**, par M. L. Robineau.
IX. — JOHN-STUART MILL. — **Principes d'économie politique**, par M. L. Roquet.
X. — MALTHUS. — **Essai sur le principe de population**, par M. G. de Molinari.
XI. — BASTIAT. — **Œuvres choisies**, par M. de Foville, de l'Institut. 2e édit.
XII. — FOURIER. — **Œuvres choisies**, par M. Ch. Gide.
XIII. — F. LE PLAY. — **Économie sociale**, par M. F. Auburtin. Nouvelle édit.
XIV. — COBDEN. — **Ligue contre les lois, Céréales et Discours politiques**, par Léon Say, de l'Académie française.
XV. — KARL MARX. — **Le Capital**, par M. Vilefredo Pareto. 3e édit.
XVI. — LAVOISIER. — **Statistique agricole et projets de réformes**, par MM. Schelle et Ed. Grimaux, de l'Institut.
XVII. — LÉON SAY. — **Liberté du Commerce, finances publiques** par M. J. Chailley-Bert.
XVIII. — QUESNAY. — **La Physiocratie**, par M. Yves Guyot.

Chaque volume est précédé d'une introduction et d'une étude biographique, bibliographique et critique sur chaque auteur.

NOUVEAU DICTIONNAIRE
D'ÉCONOMIE POLITIQUE

PUBLIÉ SOUS LA DIRECTION DE
M. LÉON SAY et de M. JOSEPH CHAILLEY-BERT
Deuxième édition.

2 vol. grand in-8 raisin et un Supplément : prix, brochés...... **60 fr.**
— — demi-reliure chagrin................... **69 fr.**

COMPLÉTÉ PAR 3 TABLES : **Table des auteurs, table méthodique et table analytique.**

Cet ouvrage peut s'acquérir en envoyant un mandat-poste de 20 fr., au reçu duquel est faite l'expédition du livre, et en payant le reste, soit 40 fr., en quatre traites de 10 fr. chacune, de deux mois en deux mois. (*Pour recevoir l'ouvrage relié ajouter 9 fr. au premier paiement.*)

COLLECTION
D'AUTEURS ÉTRANGERS CONTEMPORAINS

Histoire — Morale — Économie politique — Sociologie

Format in-8. (Pour le cartonnage, **1** fr. **50** en plus.)

BAMBERGER. — **Le Métal argent au XIXe siècle.** Traduction par M. Raphael-Georges Lévy. 1 vol. Prix, broché . . . . . . 6 fr. 50

C. ELLIS STEVENS. — **Les Sources de la Constitution des États-Unis** *étudiées dans leurs rapports avec l'histoire de l'Angleterre et de ses Colonies.* Traduit par Louis Vossion. 1 vol. in-8. Prix, broché. 7 fr. 50

GOSCHEN. — **Théorie des Changes étrangers.** Traduction et préface de M. Léon Say. *Quatrième édition française* suivie du *Rapport de 1875 sur le paiement de l'indemnité de guerre*, par le même. 1 vol. Prix, broché . . . . 7 fr. 50

HERBERT SPENCER. — **Justice.** *3e édition.* Trad. de M. E. Castelot. 1 vol. Prix, broché . . . . 7 fr. 50

HERBERT SPENCER. — **La Morale des différents Peuples et la Morale personnelle.** Traduction de MM. Castelot et E. Martin Saint-Léon. 1 vol. Prix, broché . . . . 7 fr. 50

HERBERT SPENCER. — **Les institutions professionnelles et industrielles.** Traduit par Henri de Varigny. 1 vol. in-8. Prix, br. 7 fr. 50

HERBERT SPENCER. — **Problèmes de Morale et de Sociologie.** Traduction de M. H. de Varigny. 2e édit. 1 vol. Prix, broché. . 7 fr. 50

HERBERT SPENCER. — **Du Rôle moral de la Bienfaisance.** (*Dernière partie des principes de l'éthique*). Traduction de MM. E. Castelot et E. Martin Saint-Léon. 1 vol. Prix, broché . . . . 7 fr. 50

HOWELL. — **Le Passé et l'Avenir des Trade Unions.** *Questions sociales d'aujourd'hui.* Traduction et préface de M. Le Cour Grandmaison. 1 vol. Prix, broché . . . . 5 fr. 50

KIDD. — **L'évolution sociale.** Traduit par M. P. Le Monnier. 1 vol. in-8. Prix, broché. . . . . 7 fr. 50

NITTI. — **Le Socialisme catholique.** Traduit avec l'autorisation de l'auteur. 1 vol. Prix, broché . . . . 7 fr. 50

RUMELIN. — **Problèmes d'Économie politique et de Statistique.** Traduit par Ar. de Riedmatten. 1 vol. Prix, broché. . . . . . 7 fr. 50

SCHULZE GAVERNITZ. — **La grande Industrie.** Traduit de l'allemand. Préface par M. G. Guéroult. 1 vol. Prix, broché. . . . . . 7 fr. 50

W.-A. SHAW. — **Histoire de la Monnaie (1252-1894).** Traduit par M. Ar. Raffalovich. 1 vol. Prix, broché . . . . 7 fr. 50

THOROLD ROGERS. — **Histoire du Travail et des Salaires en Angleterre depuis la fin du XIIIe siècle.** Traduction avec notes par E. Castelot. 1 vol. in-8. Prix, broché . . . . 7 fr. 50

WESTERMARCK. — **Origine du Mariage dans l'espèce humaine.** Traduction de M. H. de Varigny. 1 vol. Prix broché. . . . . 11 fr.

A.-D. WHITE. — **Histoire de la Lutte entre la Science et la Théologie.** Traduit et adapté par MM. H. de Varigny et G. Adam. 1 vol. in-8. Prix, broché . . . . 7 fr. 50